

la fundación

Revista de Fundación MAPFRE#46 | marzo 2019
www.fundacionmapfre.org

Arte

Berenice Abbott

Entrevista

**PERE NAVARRO,
DIRECTOR GENERAL
DE TRÁFICO DE ESPAÑA**

Innovación Social

ISR, UNA NUEVA MANERA DE INVERTIR

Seguridad Vial

CONFERENCIA OBJETIVO CERO

Comprometidos

ENSEÑAR A ENSEÑAR EN SANTO DOMINGO

Cuídate

SUEÑO DE CALIDAD

VISITA NUESTRAS EXPOSICIONES VISIT OUR EXHIBITIONS

www.fundacionmapfre.org

Fundación **MAPFRE**

Anthony Hernandez
Wilshire Boulevard, 1996,
printed 2016
Inkjet print. Courtesy the artist
© Anthony Hernandez

ANTHONY HERNANDEZ

Lugar

Sala Fundación MAPFRE
Bárbara Braganza
Bárbara de Braganza, 13. 28004 Madrid

Fechas

Desde el 31/01/2019
al 12/05/2019

Horario de visitas

Lunes de 14:00 a 20:00 h.
Martes a sábado de 10:00 a 20:00 h.
Domingos y festivos de 11:00 a 19:00 h.
Acceso gratuito los lunes



ANTHONY HERNANDEZ

Location

Fundación MAPFRE
Bárbara Braganza Exhibition Hall
Bárbara de Braganza, 13. 28004 Madrid

Dates

From 31/01/2019
to 12/05/2019

Visiting hours

Monday from 2 pm to 8 pm.
Tuesday to Saturday from 10 am to 8 pm.
Sunday/holidays from 11 am to 7 pm.
Free entry on Mondays

Alexánder Shevchenko
El Circo, 1913
Museo de Bellas Artes, Nizhniy
Novgorod
© Museo de Bellas Artes, Nizhniy
Novgorod con la colaboración del
Museo Estatal y Centro de
Exposiciones ROSIZO
© Alexánder Shevchenko

DE CHAGALL A MALÉVICH: EL ARTE EN REVOLUCIÓN

Lugar

Sala Fundación MAPFRE Recoletos
Paseo de Recoletos 23, 28004 Madrid

Fechas

Desde el 09/02/2019
al 05/05/2019

Horario de visitas

Lunes de 14:00 a 20:00 h.
Martes a sábado de 10:00 a 20:00 h.
Domingos y festivos de 11:00 a 19:00 h.
Acceso gratuito los lunes



FROM CHAGALL TO MALEVICH: ART IN REVOLUTION

Location

Fundación MAPFRE Recoletos Exhibition Hall
Paseo de Recoletos 23, 28004 Madrid

Dates

From 09/02/2019
to 05/05/2019

Visiting hours

Monday from 2 pm to 8 pm.
Tuesday to Saturday from 10 am to 8 pm.
Sunday/holidays from 11 am to 7 pm.
Free entry on Mondays

Berenice Abbott
George Antheil, 1927
The Miriam and Ira D. Wallach
Division of Art, Prints and
Photographs, Photography
Collection. The New York Public
Library, Astor, Lenox and Tilden
Foundations
© Getty Images/Berenice Abbott

BERENICE ABBOTT

Lugar

Sala Casa Garriga i Nogués
Diputació, 250. 08007 Barcelona

Fechas

Desde el 20/02/2019
hasta el 19/05/2019

Horario de visitas

Lunes: 14:00 a 20:00 h.
Martes a sábado: 10:00 a 20:00 h.
Domingos y festivos: 11:00 a 19:00 h.
Acceso gratuito los lunes



BERENICE ABBOTT

Location

Casa Garriga i Nogués Exhibition Hall
Diputació, 250. 08007 Barcelona

Dates

From 20/02/2019
to 19/05/2019

Visiting hours

Monday from 2 pm to 8 pm.
Tuesday to Saturday from 10 am to 8 pm.
Sunday/holidays from 11 am to 7 pm.
Free entry on Mondays

ESPACIO MIRÓ

Lugar

Sala Fundación MAPFRE Recoletos
Paseo de Recoletos 23, 28004 Madrid

Exposición Permanente

Horario de visitas

Lunes de 14:00 a 20:00 h.
Martes a sábado de 10:00 a 20:00 h.
Domingos y festivos de 11:00 a 19:00 h.

Acceso gratuito con la compra
de la entrada a las salas Fundación MAPFRE
Recoletos



ESPACIO MIRÓ

Location

Fundación MAPFRE Recoletos Exhibition Hall
Paseo de Recoletos 23, 28004 Madrid

Permanent Exhibition

Visiting hours

Monday from 2 pm to 8 pm.
Tuesday to Saturday from 10 am to 8 pm.
Sunday/holidays from 11 am to 7 pm.

Free access with the purchase
of an entrance ticket to the exhibition
halls of Fundación MAPFRE Recoletos



**EVITA COLAS COMPRANDO
ONLINE TUS ENTRADAS**

**BEAT THE QUEUE,
BUY YOUR TICKETS ONLINE**

**¡RESERVA TUS ENTRADAS!!
BOOK YOUR TICKETS!!**

www.entradas.fundacionmapfre.org





Pruebas de frenada realizadas en el Sambódromo do Anhembi en São Paulo

Pruebas de frenada contra el exceso de velocidad

Dentro de las acciones que Fundación MAPFRE realiza para mejorar la seguridad vial destacan los estudios realizados tanto en México como en Brasil en 2018 para concienciar sobre los riesgos que constituye una velocidad inadecuada en carretera, donde los usuarios vulnerables suponen el mayor número de

accidentes. Solo en 2017, fallecieron en Brasil más de 10.500 personas, más de 78.000 sufrieron invalidez permanente y casi 10.000 sufrieron algún tipo de lesión (según el informe publicado por Fundación MAPFRE en Brasil). ⊗

sumario

ENTREVISTAMOS A PERE NAVARRO



EN PRIMERA PERSONA

6 ENTREVISTAMOS A PERE NAVARRO, DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO DE ESPAÑA

Con el objetivo de reducir los accidentes de tráfico y situar a España como referente de la seguridad vial en todo el mundo, este activista de la seguridad vial vuelve al campo de batalla.

ARTE



12 ARTE PARA TODOS

Nuestras exposiciones viajan por todo el mundo.



14 BERENICE ABBOTT

Conoce la cautivadora obra de la fotógrafa estadounidense Berenice Abbott. Hasta el 19 de mayo en la Sala Fundación MAPFRE Casa Garriga Nogués.



22 INNOVACIÓN SOCIAL

EL OPTIMISMO REINA ENTRE LAS MUJERES DEL TERCER SECTOR

COMPROMETIDOS



30

SÉ SOLIDARIO, DONDE LOS PEQUEÑOS SUEÑOS SE VUELVEN GRANDES



32

ENSEÑAR A ENSEÑAR

Dotar de herramientas para desarrollar una educación inclusiva es el objetivo de un proyecto de formación para docentes que se lleva a cabo en la República Dominicana desde 2015.



36 INNOVACION SOCIAL

INVERTIR CON MIRADA SOSTENIBLE

Desde Fundación MAPFRE queremos difundir una nueva manera de invertir, a través de las Inversiones Socialmente Responsables.



Berenice Abbott
Panadería, Bleecker Street 259, Manhattan
The Miriam and Ira D. Wallach Division of Art, Prints and Photographs, Photography Collection. The New York Public Library, Astor, Lenox and Tilden Foundations
© Getty Images/Berenice Abbott

ENSEÑAR A ENSEÑAR



EDUCACIÓN/EMPLEO

40

BUGAMAP, CUANDO JUGAR A LOS SEGUROS ES TAN APASIONANTE COMO EL MONOPOLY

44 PROFESIONALES Y MÁS

HABLAMOS CON **LUCÍA GÓMEZ MARTÍN-CARO**, VOLUNTARIA EN EL COMITÉ ESPAÑOL DE ACNUR

46 SECRETOS DEL SEGURO

Y **VOLVER A NACER** DE LAS CENIZAS...

CUÍDATE

48

SUEÑO DE CALIDAD, CALIDAD DE VIDA

SEGURIDAD VIAL

52

CONFERENCIA **¿DE LA VISIÓN CERO AL OBJETIVO CERO?** LIDERAZGO EN LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

58

LA SEGURIDAD, Y LOS PATINETES ELÉCTRICOS: UN RETO EMERGENTE

La rápida proliferación de los llamados vehículos de movilidad personal ha dejado al descubierto importantes lagunas legales y muchas dudas sobre cómo circular con ellos entre usuarios, peatones y demás conductores, tal y como revela el nuevo informe elaborado por Fundación MAPFRE.

62 COMPROMETIDOS

MAPA DE NUESTROS **PROYECTOS DE EDUCACIÓN EN EL MUNDO**

64 OTRA MANERA DE AYUDAR

66 VISTO EN LA RED



BUGAMAP, CUANDO JUGAR A LOS SEGUROS ES TAN APASIONANTE COMO EL MONOPOLY



SUEÑO DE CALIDAD, CALIDAD DE VIDA



© iStock

CONFERENCIA **¿DE LA VISIÓN CERO AL OBJETIVO CERO?**





Pere Navarro, director general de Tráfico de España

**«Ayudar a los demás es de las pocas
cosas que tienen sentido en la vida»**

TEXTO: NURIA DEL OLMO. @NDELOLM074 FOTOGRAFÍA: MÁXIMO GARCÍA

Es un activista de la seguridad vial y como tal regresa al campo de batalla. Su objetivo es claro, reducir los accidentes de tráfico y situar a España como referente de la seguridad vial en todo el mundo. También concienciar al ciudadano y explicarle el drama social que implica pisar el acelerador, hablar por el móvil y tomarse una copa cuando se conduce.

Son las cinco de la tarde, en la sede de la DGT, en Madrid. Pere Navarro (Barcelona, 1952) nos recibe en su despacho, en la segunda planta de un edificio donde están ubicados los servicios centrales de esta entidad, una de las instituciones españolas con mayor reputación. Hablamos de la adicción al móvil, de su labor en Marruecos, de su vuelta a España. Reconoce que no encuentra un lugar en el que le apetezca vivir más que en el suyo y aquí los ciudadanos son increíbles, solidarios y que comprenden la importancia de reducir la velocidad y la necesidad de que exista un permiso por puntos. Admite que, a diferencia de otros países los españoles responden cuando se les explican bien las cosas.

Vuelve a un cargo que ocupó desde 2004 a 2012. ¿A qué se ha dedicado en este tiempo?

Salí de España. Tuve que elegir entre París o Rabat y tardé tres segundos en elegir Marruecos, donde he vivido casi cuatro años. Allí he trabajado como consejero en la embajada, haciéndome cargo de los asuntos que afectan a los españoles que tras la Guerra Civil emigraron a Tánger y Casablanca y que ahora se encuentran en situación vulnerable. Salir es algo que recomiendo a todo el mundo. Adaptarse a una cultura distinta te hace cuestionarte muchas cosas que nunca te has planteado anteriormente. Eso es importante. En Marruecos existe una costumbre que me gusta. Primero se pregunta a las personas por su familia y por la salud y luego se pide permiso para enviar un correo electrónico. Preguntar por el trabajo está mal visto. Ahora, ya de vuelta, recuerdo esa etapa con mucha felicidad.

Son muchas las personas que le han echado de menos y que han aplaudido su nombramiento. ¿Es consciente de que muchos le recuerdan como el mejor director de Tráfico? ¿Cómo ha afrontado la vuelta?

Con mucha presión. Rentabilidades pasadas no garantizan las presentes. Vuelvo porque creo que puedo ayudar, porque considero que puedo ser útil. Forma parte de mi filosofía. En la vida hay pocas cosas que tienen sentido y una de ellas es la capacidad de ayudar

a los demás. Si crees que puedes contribuir, estás casi obligado a aceptar el reto.

Tras su marcha, la institución, una de las más reputadas del país, no logró reducir las víctimas mortales y la curva de mortalidad volvió a subir. En los últimos años han aumentado las víctimas en la carretera. ¿A qué lo achaca?

Hoy hay casi 900 guardias civiles de tráfico menos y se han reducido mucho los controles de alcoholemia. Ya sabemos que cuanto más presencia policial hay menos accidentes se producen y por lo tanto hay menos víctimas. El problema fundamental es que había aumentado la sensación de impunidad. La seguridad vial es una ecuación en la que intervienen cuatro factores: formación, información, vigilancia y control. Estas dos últimas son claves. Creo que en lo que afirma la Unión Europea. El cumplimiento de la ley de tráfico es la forma más eficaz de reducir los accidentes y las víctimas. En este sentido, los países con mejores resultados son los que disponen de sistemas de autoridad más eficaces. Si dejas de vigilar, se corre más y se bebe más. También han sido años complicados, de crisis, donde claramente ha habido otras prioridades en la agenda política. Y esto tiene su reflejo.

¿Cómo cree que puede contribuir a cambiar la tendencia?

En primer lugar, abriendo el debate, porque como decía anteriormente, hay que volver a colocar este asunto en la agenda política. En segundo lugar hay que destacar el papel que desempeña la sociedad civil, que es decisivo, y en tercer lugar, tomar algunas medidas, que es lo que da credibilidad a un Gobierno, al discurso político. En España tenemos muchos problemas, pero hay pocos que causen 1.830 muertos y 9.500 heridos graves. ¿Qué otra situación deja un reguero de sangre similar? De aquí a unos años nadie se explicará cómo pudimos convivir con este nivel de sufrimiento.

Una de sus primeras decisiones ha sido revisar la velocidad. ¿Con qué reacciones se ha encontrado?

La verdad es que nos hemos llevado una grata sorpresa. Creo que todo se debe a que hemos explicado bien



los motivos por los que hemos planteado cambios y eso ha hecho que los ciudadanos lo hayan entendido y lo hayan aceptado muy razonablemente. El 75% de los accidentes mortales se producen en las carreteras secundarias y cerca de la mitad se deben a salidas de la vía, lo que significa que existe un exceso de velocidad. España ha sido el único país de la UE donde los límites de 100 o 90 km/h se establecían en función de la existencia o no del arcén y apenas quedaban países europeos, a excepción de Polonia y Rumanía, donde se permitía circular a 100 en este tipo de vías. Una vez más, si lo explicas, los ciudadanos responden.

«Para reducir la siniestralidad hay que tomar algunas medidas, que es lo que da credibilidad a un Gobierno, al discurso político»

Aplicó el carné por puntos, que sin duda supuso un antes y un después en la política de seguridad vial. ¿Considera que ha perdido efectividad?

El carné por puntos se puso en marcha en julio de 2006, lo que quiere decir que es necesario actualizarlo. Es lo que pretendemos hacer ahora, porque entre otras cosas, por entonces no existía el whatsapp, y si ahora existe y supone un problema, es importante reflejarlo. También penalizaremos más el hecho de no abrocharse el cinturón o no utilizar casco, y simplificaremos aspectos que tienen que ver con la recuperación de los puntos siempre que no se cometa infracciones



«Creo que nos hemos dormido. Han sido cuatro años en los que han subido los accidentes y los fallecidos y es necesario un toque de atención. Hay que explicar el drama que supone un accidente con campañas duras para que la sociedad reaccione»

durante dos años seguidos. Creo que el permiso por puntos supuso un gran cambio porque por primera vez se responsabiliza directamente al conductor de su conducta al volante. Es la figura que gestiona sus puntos y esto, por lo general, está bien valorado.

Se estrena con campañas duras de concienciación. ¿Por qué cree que son necesarias?

Creo que nos hemos dormido. En los últimos cuatro años han aumentado los accidentes y los fallecidos, lo que nos obliga a dar un toque de atención y a explicar el drama que supone un accidente. La sociedad debe reaccionar y ser consciente. La campaña de este año va dirigida especialmente a los jóvenes, a los que hemos querido trasladar las consecuencias de acabar con la vida de una persona por infringir las normas. Los mensajes son claros y ponen de manifiesto situaciones reales: no te vas a poder mirar al espejo, vas a acabar en el juzgado, puede que entres en prisión y seguro que tendrás antecedentes penales. Queremos que la sociedad llegue a la conclusión de que no merece la pena arriesgarse.

Van a endurecer las sanciones por el uso del móvil al volante. ¿Es suficiente con incrementar las multas y quitar puntos?

El móvil es un problema principalmente social, aunque es cierto que tiene una incidencia directa en la seguridad vial. La gente sigue pensando que el alcohol es la primera causa de siniestralidad, pero lo cierto es que desde 2016 lo son las distracciones, el exceso de velocidad o la velocidad inadecuada, además del consumo de alcohol. En este sentido, estamos poniendo el foco en educar, informar y concienciar, así como en elevar las sanciones por el uso manual del teléfono, que es un problema en el que debemos implicarnos todos, desde la sociedad a los operadores y fabricantes. He conocido a gente que hace ayuno de móvil una vez a la semana. Ya se están dando pasos para luchar contra esa dependencia.

¿Lo practicas?

La verdad que no. Siempre que me olvido el móvil vuelvo a recogerlo. Mi trabajo me lo exige. Eso sí, cuando conduzco, activo el modo coche. Las dos manos deben estar al volante. Tampoco defiendo el uso de las pantallas y el hecho de poder programar el



navegador con el vehículo en marcha. Es un asunto que nos preocupa. Hemos comprobado que tras un minuto y medio de hablar por el móvil (incluso con manos libres), el conductor no percibe el 40% de las señales, el ritmo cardíaco se acelera y se tarda más en reaccionar.

Muchos atropellos se producen por el alcohol y siempre vuelve el mismo debate. ¿Cree que el código penal castiga con poca dureza esta conducta?

Creo que no. En su momento se dio un salto inmenso al introducir en el Código Penal la figura del delito en la conducción con las tasas de alcoholemia. Es cierto que estamos revisando algunos que tienen que ver con la paradoja que se produce con la prohibición de venta

de alcohol a los jóvenes y el hecho de que puedan conducir con una tasa de 0,15. Hay una proposición no de ley, no aprobada aún por el Congreso, instando al Gobierno a reforzar el compromiso de la tolerancia *cero* de alcohol en menores de 18 años.

Le preocupa especialmente la violencia vial.

Es un tema serio, sin duda, porque es un tipo de violencia que afecta a las personas que hacen todo lo que está en sus manos para ser conductores responsables, y que se encuentran con conductores que se los llevan por delante. El caso más gráfico es la persona que sale a correr o a montar en bicicleta un domingo por la mañana y se encuentra con un conductor que todavía no se ha acostado, que conduce a velocidad excesiva y provoca un accidente. Da una cierta idea del drama que hay detrás de un accidente de tráfico. Las víctimas se quejan de que llamemos accidente a este tipo de situaciones y tienen razón. Esto no es accidental. Si una persona conduce a 200 kilómetros por hora o ha consumido alcohol ya sabe lo que le puede ocurrir.

¿Cómo se puede cumplir con la visión cero?

Llevamos toda la vida echando la culpa al conductor. Que si bebe, que si no se abrocha el cinturón, que si conduce a más velocidad de la permitida... Lo interesante de la visión cero es que parte de la idea de que a veces las personas beben y pisan el acelerador. Los ingenieros también tenemos responsabilidad, con los vehículos y las infraestructuras que diseñamos, aquí y en todo el mundo. En definitiva, se trata de replantearnos las cosas, compartir la responsabilidad y sobre todo, proponer, entre todos, soluciones que contribuyan a reducir los accidentes.

Cada vez hay más usuarios de bicicletas y patinetes. ¿Qué aspectos va a recoger la nueva normativa en la que están trabajando?

Es un texto que propone algunas ideas básicas. Exigirá a este tipo de vehículos un certificado, una homologación; incidirá en que la acera es un espacio

«Creo que el permiso por puntos supuso un gran cambio porque por primera vez se responsabiliza al conductor de su conducta al volante»

sagrado, únicamente para el peatón; limitará su uso a cierto tipo de vías, dejando claro que no pueden circular por las carreteras; y los incluirá en el Reglamento de Vehículos, lo que permitirá regular otros

aspectos importantes como el consumo de alcohol y el uso de auriculares, por ejemplo.

¿Cómo se puede descongestionar las ciudades de tráfico?

En las ciudades existe una ley estadística que es la del 80/20, que quiere decir que el 20% de las calles aguanta el 80% del tráfico y el 80% de las calles llevan el 20% del tráfico. Nuestro reto es calmar el tráfico, conseguir que por estas vías se circule a 30 km/h para que así pueda convivir el peatón, con la bicicleta, la motocicleta y los coches, garantizar la entrada y salida a la ciudad y evitar que los coches se muevan durante todo el día por el centro. Es el modelo que buscamos, y que conducirá a que haya menos vehículos. Pronto conoceremos el taxi compartido.

¿Y en Latinoamérica? ¿Cuáles son los retos?

El primer reto es que estos países cuenten con instituciones, ya sean agencias u organismos competentes, con capacidad para poner en marcha los planes de seguridad vial que diseñan los gobiernos. El segundo objetivo es promover la vigilancia y el control del cumplimiento de las normas, ya que creemos que el procedimiento sancionador es deficiente en estos momentos y existe mucha sensación de impunidad. No poner y no cobrar las multas en los países de la región es algo fundamental para la seguridad vial, así como mejorar las infraestructuras y limitar las importaciones de vehículos con más de cinco años de antigüedad. También merecen especial atención los motoristas, sobre todo en Colombia, Perú, Ecuador y Costa Rica, donde más han crecido y que precisan de campañas de concienciación para evitar riesgos. La buena noticia es que en educación vial se están produciendo grandes avances y los programas están funcionando muy bien. ⊗

«En España tenemos muchos problemas, pero hay pocos que causen 1.830 muertos y 9.500 heridos graves. ¿Qué otra situación deja un reguero de sangre similar? De aquí a unos años nadie se explicará cómo pudimos convivir con este nivel de sufrimiento»



El actual director general de Tráfico posa en uno de los ocho Centros de Gestión del Tráfico que la entidad tiene repartidos por todo el territorio, excepto en Cataluña y País Vasco, al tener las competencias transferidas. El de Madrid es el más importante y está diseñado en forma de una gran sala, en la que existen alrededor de 200 pantallas y monitores que sirven para controlar y supervisar el tráfico y coordinar a todos los demás centros. Desde este lugar se puede ver en cualquier momento un punto concreto de una carretera española y actuar en caso necesario.

En pocas palabras

MARRUECOS: mi paraíso perdido.

FAMILIA: son las raíces. Si no las hay, al primer soplo de aire, te rompes.

MULTAS: imprescindibles.

300 KM/H: un disparate.

CINTURÓN DE SEGURIDAD: el invento que más vidas ha salvado después de la penicilina.

EMIGRACIÓN: todos somos emigrantes. Las plantas, los animales y las personas.

POLÍTICA: debería ser el arte de escuchar, de ponerse en el lugar del otro.

DESEO: que este año se produzcan menos accidentes y víctimas.

MUJER: el gran cambio del siglo XXI.

LECTURA: cualquier obra del escritor austriaco, Stefan Zweig.

Según la Unesco, «la cultura constituye una dimensión fundamental del proceso de desarrollo y contribuye a fortalecer la independencia, la soberanía y la identidad». Fundación MAPFRE invierte trabajo e ilusión para acercar el arte a los ciudadanos de todo el mundo

Arte para todos

Madrid

ANTHONY HERNANDEZ

Sala Fundación MAPFRE Bárbara de Braganza
Hasta el 12/05/2019



Anthony Hernandez
Forever #74, 2011
[Para siempre n.º 74]
San Francisco Museum
of Modern Art.
Adquisición
del Accessions
Committee Fund
© ANTHONY HERNANDEZ

Madrid

DE CHAGALL A MALÉVICH: EL ARTE EN REVOLUCIÓN

Sala Fundación MAPFRE Recoletos
Hasta el 05/05/2019



Marc Chagall
Maqueta para el escenario de *Mazeltov* de Shólem Aléijem, 1919
Colección particular
© ARCHIVES MARC ET IDA CHAGALL, PARIS
© VEGAP, MADRID 2019, MARC CHAGALL

Barcelona

BERENICE ABBOTT

Sala Fundación MAPFRE
Garriga Nogués
Hasta el 19/05/2019



Berenice Abbott
Panadería, Bleecker Street 259, Manhattan
The Miriam and Ira D. Wallach
Division of Art, Prints and
Photographs, Photography
Collection. The New York Public
Library, Astor, Lenox and Tilden
Foundations
© GETTY IMAGES/BERENICE ABBOTT

Madrid

ESPACIO MIRÓ

Sala Fundación MAPFRE Recoletos
Colección permanente



Sitges

DIBUJOS DE LA COLECCIÓN

Museu de Maricel, Consorcio del Patrimonio de Sitges (CPS)
15/03/2019-23/06/2019

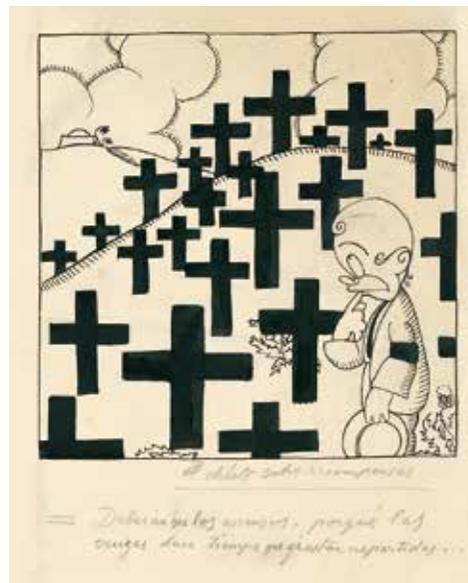


Egon Schiele
Schlafendes Mädchen
[Joven dormida], 1909

Tenerife

BAGARÍA EN EL SOL. POLÍTICA Y HUMOR EN LA CRISIS DE LA RESTAURACIÓN

Fundación MAPFRE Guanarteme
14/02/2019-21/05/2019



Luis Bagaría
El proyecto de recompensas,
publicada en *El Sol*
el 1 de diciembre de 1921.
© COLECCIONES FUNDACIÓN MAPFRE

Frankfurt

GRACIELA ITURBIDE

FFI
07/03/2019-30/06/2019



Graciela Iturbide
El señor de los pájaros,
Nayarit, México, 1985
Gelatina de plata
© GRACIELA ITURBIDE, 2009

México

BRASSAÏ

Museo del Palacio de Bellas Artes
Hasta el 16/06/2019



Brassaï
Vendedor de marisco, Sevilla
[Lobster Seller, Seville], 1951
Estate Brassai
Succession, Paris
© ESTATE BRASSAI
SUCCESSION, PARIS



Bruselas, Bélgica

NICHOLAS NIXON

Fondation A Stichting
Hasta el 07/04/2019

Nicholas Nixon
Bebe and I, Savignac
de Miremont, France
[Bebe y yo, Savignac
de Miremont, Francia], 2011
© NICHOLAS NIXON.
CORTESÍA FRAENKEL GALLERY,
SAN FRANCISCO.



Berenice Abbott.

Retratos de la modernidad

TEXTO: ÁREA DE CULTURA DE FUNDACIÓN MAPFRE

La muestra propone un exhaustivo recorrido por la trayectoria de la fotógrafa estadounidense Berenice Abbott, cuyo corpus de trabajo se encuentra entre los más cautivadores de la fotografía norteamericana de la primera mitad del siglo XX y actúa de puente entre los círculos culturales de vanguardia de París y de Nueva York de las décadas de 1920 y 1930. La exposición podrá visitarse en la sala Garriga-Nogués de Fundación MAPFRE en Barcelona hasta el 19 de mayo.

La idea de modernidad invade todo el trabajo de Abbott, desde sus retratos de los artistas e intelectuales más vanguardistas del momento y sus asombrosas vistas de la ciudad de Nueva York —que integran su proyecto *Changing New York*—, hasta sus fotografías de tema científico en las que retrata los resultados de diversos fenómenos y experimentos. En conjunto, sus fotografías constituyen un excepcional retrato de la modernidad del nuevo siglo, idea sobre la que se asienta la presente exposición.

Además, abordar una muestra de Abbott en el año 2019 exige revisar la noción misma de «documento», de «fotografía artística» y de «autobiografía». Y es que, aunque la intención de la fotógrafa de huir de los supuestos artificios del arte es palpable en sus imágenes, el resultado visual es tan rico y diverso que dificulta categorizarlas bajo el adjetivo *documental*, e incluso obliga a enfrentar la imposibilidad última de una «fotografía documental» sin fisuras.

Su figura es, por otra parte, esencial en la valorización de la obra de Eugène Atget. Tras la muerte del fotógrafo francés en 1927, Abbott compra todo su archivo personal. Durante varias décadas se dedicará a promocionarlo con devoción y éxito y a alentar el coleccionismo de su obra en los Estados Unidos, convirtiéndose en figura clave para la fortuna crítica e historiográfica del legado del fotógrafo.

Casi doscientas fotografías de época, agrupadas en tres secciones temáticas, integran la presente exposición, producida por Fundación MAPFRE y comisariada por Estrella de Diego, catedrática de Arte Contemporáneo en la Universidad Complutense de Madrid y miembro de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

Es la mayor retrospectiva de Berenice Abbott que se organiza en España, con fondos de época procedentes de algunas de las más importantes colecciones estadounidenses: The New York Public Library (Nueva York), el George Eastman Museum (Rochester, Nueva York), la Howard Greenberg Gallery (Nueva York), el International Center of Photography (Nueva York), el MIT Museum (Cambridge, Massachusetts) y el Museum of the City of New York (Nueva York).

Tras su paso por Barcelona, se podrá ver en la Sala Recoletos de Fundación MAPFRE en Madrid (del 1 de junio al 25 de agosto de 2019).

Berenice Abbott
Autoretrat - Distorsió, cap al 1930
Autorretrato, distorsión, ca. 1930
Self Portrait - Distortion
16,8 × 13,7 cm, còpia de 1945-1950 / copia de 1945-1950
Courtesy Howard Greenberg Gallery
© Getty Images/Berenice Abbott



Berenice Abbott
Canyó: Broadway i Exchange Place, 1936
Cañón: Broadway y Exchange Place
Canyon: Broadway and Exchange Place
 25,1 × 20,3 cm
 The Miriam and Ira D. Wallach Division of Art, Prints and Photographs, Photography Collection. The New York Public Library, Astor, Lenox and Tilden Foundations
 © Getty Images/Berenice Abbott

En 1926 se establece como fotógrafa independiente y sus retratos, de los artistas e intelectuales más vanguardistas del momento, adquieren pronto un gran renombre.

También ahora, hacia mediados de la década de 1920, Abbott conoce a Eugène Atget a través de Man Ray. Queda verdaderamente impresionada por su obra; las cualidades que —como pocos— es capaz de percibir en ella le inspiran desde el principio un profundo respeto por el francés y le proporcionarán, además, un importante referente en el que volcar sus aspiraciones como fotógrafa: una fotografía que, pese a querer mantenerse al margen de las pretensiones artísticas, es mucho más que documento.

A su regreso a Nueva York en 1929 Abbott se embarca en la producción de su mayor corpus de trabajo: la documentación fotográfica del crecimiento de esta ciudad, hasta cierto punto inspirada en el ejemplo del París de Atget.

Desarrolla este proyecto de forma independiente hasta que, en 1935, logra financiarlo con la ayuda del programa Federal Art Project, que le proporciona un contrato para trabajar a tiempo completo para la serie. Estas imágenes son publicadas en 1939 con el título *Changing New York*, logrando un gran éxito de crítica y ventas.

Berenice Abbott (Springfield, Ohio, 1898-Monson, Maine, 1991)

Berenice Abbott comienza sus estudios universitarios en 1917 en la Ohio State University con la intención de convertirse en periodista. Solo permanece allí unos meses porque en 1918 se traslada a Nueva York y se instala en el Greenwich Village, estimulante centro

de encuentro de artistas e intelectuales que le facilita su primer contacto con creadores como Marcel Duchamp.

Se inicia entonces en la práctica de la escultura y apenas tres años después viaja a Europa y se instala en París, donde empieza a trabajar como ayudante en el estudio de Man Ray y descubre su verdadera vocación: la fotografía.

Un año antes, en 1934, comienza a dar clases en la New School for Social Research, donde se mantendrá como docente hasta 1958.

Es a finales de la década de 1950 cuando inicia otro de sus grandes proyectos: la documentación fotográfica de fenómenos científicos, en colaboración con el Massachusetts Institute of Technology (MIT). Muchas de estas imágenes son profusamente utilizadas durante los años 1960 para la ilustración de libros de texto de Física.

En 1959 la asociación Professional Photographers of America la sitúa entre las diez primeras mujeres fotógrafas de su país.

Su obra es objeto de una exposición retrospectiva en 1970 en The Museum of Modern Art (MoMA) de Nueva York y en 1983 se convierte en la primera fotógrafa admitida en la American Academy of Arts and Letters. En 1988 el gobierno francés la nombra Officier des Arts et Lettres y también recibe el premio Master of Photography, concedido por el International Center of Photography de Nueva York.

Fallece en Monson el 9 de diciembre de 1991.

Berenice Abbott
Janet Flanner a Paris, 1927
Janet Flanner en Paris
Janet Flanner in Paris
 25,4 x 20,3 cm

The Miriam and Ira D. Wallach Division of Art, Prints and Photographs, Photography Collection. The New York Public Library, Astor, Lenox and Tilden Foundations

© Getty Images/Berenice Abbott

RECORRIDO POR LA EXPOSICIÓN

1. Retratos

La primera sección de la muestra está integrada por algunos de sus retratos a los personajes más rompedores de la época.

Bajo su aspecto cuidado y formal se esconde algo más que una excelente fotógrafa: todos ellos

dejan entrever que Berenice Abbott está construyendo un archivo, está documentando cierta tipología de lo moderno. Principalmente retrata el proyecto de vida de un grupo del que ella forma parte: el de las «nuevas mujeres», dispuestas a vivir al margen de las



Asistimos ya, desde el inicio de su carrera fotográfica, a esa dualidad en la que sus obras son a un tiempo documentales y, a la vez, bellas muestras de un proyecto artístico e incluso autobiográfico

convenciones para salvaguardar su libertad. También los hombres muestran en sus retratos una masculinidad menos monolítica de lo acostumbrado.

Así, aunque con estos retratos Abbott busque plantear estas ciertas «tipologías», estamos ante una serie de obras de matiz claramente autobiográfico, pues la propia fotografía forma parte del grupo que retrata.

Asistimos ya, desde el inicio de su carrera fotográfica, a esa dualidad en la que sus obras son a un tiempo documentales, en tanto que propuestas «tipológicas» de archivo, y a la vez bellas muestras de un proyecto artístico e incluso autobiográfico.

2. Ciudades

La segunda sección de la muestra recoge el deslumbrante,

Berenice Abbott
West Street, 1932
 19,1 x 24,3 cm
 International Center of Photography, Purchase, with funds provided by the National Endowment for the Arts and the Lois and Bruce Zenkel Purchase Fund, 1983 (388.1983)

© Getty Images/Berenice Abbott





Berenice Abbott
El Rockefeller Center, cap al 1932
Rockefeller Center, ca. 1932
 17,8 x 16,8 cm
 Courtesy Howard Greenberg Gallery
 © Getty Images/Berenice Abbott

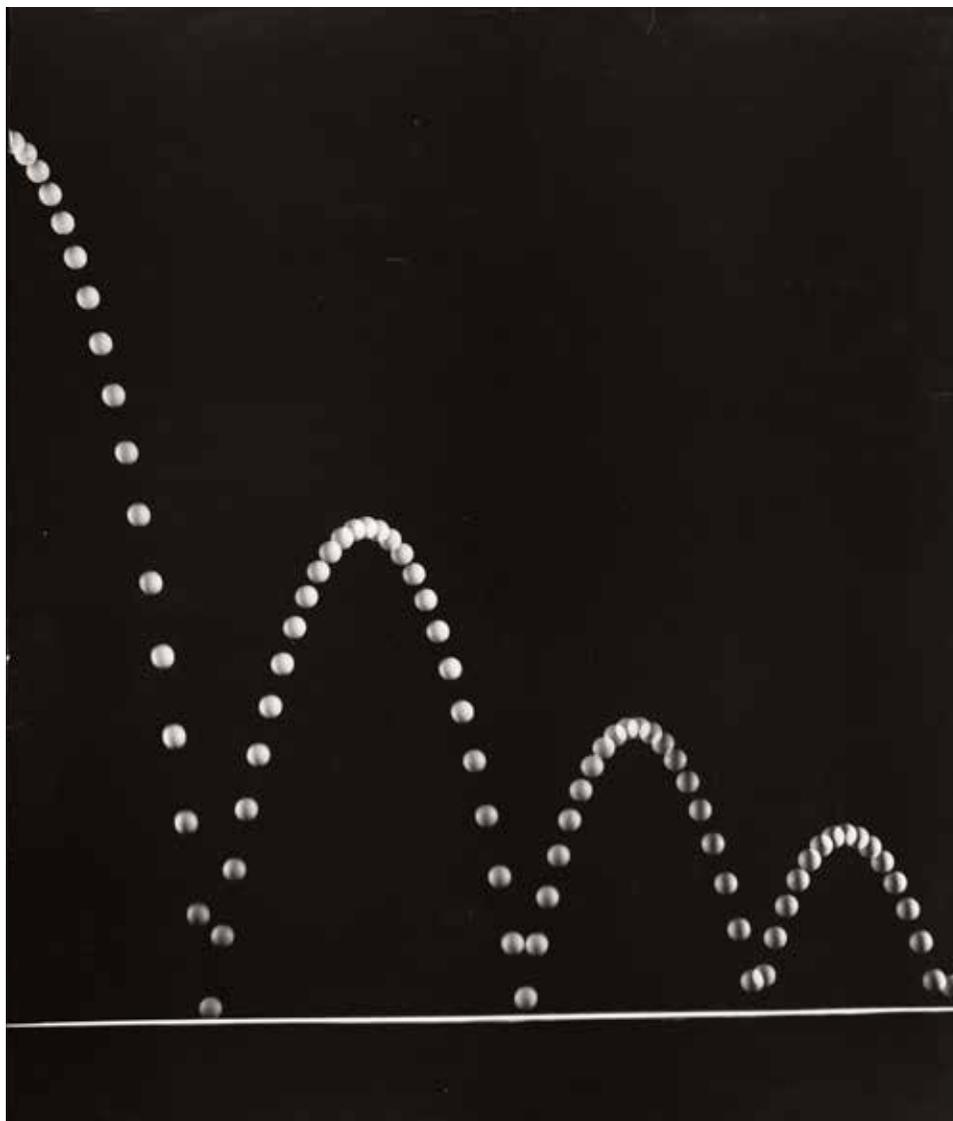
espectacular retrato que Berenice Abbott hace de Nueva York durante la década de 1930. Indudablemente, el ojo moderno de Abbott ha sabido percibir las posibilidades infinitas que ofrece esta ciudad para plasmar esa modernidad única de la que aún hoy es emblema. Ante su objetivo, Nueva York se convierte en un ser vivo, en un extraordinario personaje que se descubre ante

sus visitantes en sus impactantes rascacielos, en el bullicio de sus calles abarrotadas, en la diversidad de lo que ofrecen sus escaparates.

Nos acerca también a algunos de sus barrios más marginales, lo que de nuevo debe observarse como síntoma de la modernidad de una mujer que no vacila en acercarse a esta otra realidad.

Por todo ello, esta serie resulta la más notable de su producción.

Ante su objetivo, Nueva York se convierte en un ser vivo, en un extraordinario personaje que se descubre ante sus visitantes en sus impactantes rascacielos, en el bullicio de sus calles abarrotadas, en la diversidad de lo que ofrecen sus escaparates



Berenice Abbott
Pilota rebotant en arcs decreixents, 1958-1961
Pelota rebotando en arcos decrecientes
A Bouncing Ball in Diminishing Arcs
 54,6 × 45,7 cm, fotografía muntada damunt masonita sense protecció / fotografía sin protección montada sobre masonita
 Berenice Abbott Collection, MIT Museum.
 Donación de Ronald y Carol Kurtz
 © Getty Images/Berenice Abbott

de ellos proceden las veintiocho piezas de tema científico presentes en esta muestra, préstamo del MIT Museum. Dieciséis de ellas se exponen del mismo modo en que la propia Abbott las preparó originalmente para su exposición: montadas sobre un soporte de masonita sin protección delantera.

Ante ellas asistimos una vez más a esa dualidad que recorre toda su obra: son fotografías que documentan fenómenos físicos (de hecho, se utilizaron para ilustrar libros de texto), pero muestran al mismo tiempo la exquisita imaginación y creatividad de Abbott. En cada una de ellas ofrece soluciones inesperadas para esa tarea de «documentar» —manejando con increíble sagacidad un juego de luces ambiguo y poderoso— que, de algún modo, nos traslada a sus antiguas imágenes de Nueva York.

De nuevo, la pura transformación ha sido identificada por el ojo moderno de Berenice Abbott y capturada por su cámara generando unas imágenes prodigiosas. ⊗

Es, además, testimonio de algunos lugares hoy desaparecidos así como de la construcción de otros tradicionalmente emblemáticos.

Teniendo en cuenta la fascinación de Abbott por Eugène Atget y el apoyo desinteresado que siempre dedicó a la difusión de su obra, once fotografías del artista, positivadas por la propia Abbott en 1956, completan la presente sección en diálogo con las de la estadounidense.

3. Ciencia

La tercera y última parte de la exposición concentra sus fotografías de experimentos y fenómenos científicos, en las que empieza a trabajar a finales de los años 1950 formando parte del Physical Science Study Committee (PSSC) del Massachusetts Institute of Technology (MIT). Los archivos de esta prestigiosa institución custodian buena parte de estas imágenes de Berenice Abbott, y

LA ELECCIÓN DEL COMISARIO

ESTRELLA DE DIEGO*

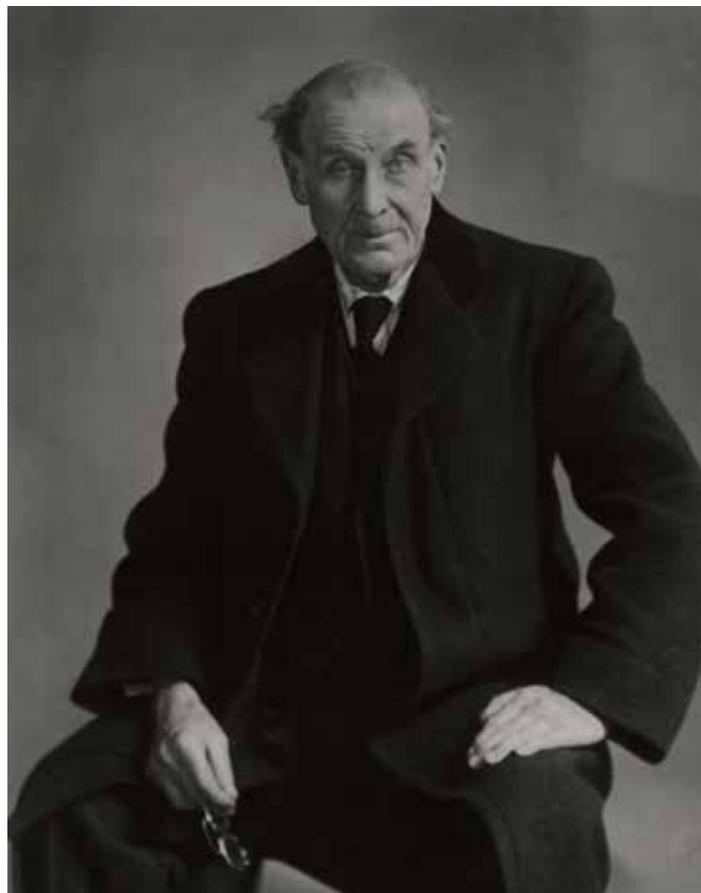
En 1927 Berenice Abbott retrata a Eugène Atget, el fotógrafo adorado por los surrealistas, de frente y de perfil. Es un juego asombroso que remeda cierto inesperado trabajo documental, de archivo, casi policial —al estilo de Bertillon en el siglo XIX—, al tiempo que subraya la extraordinaria calidad de Abbott como retratista de una clase intelectual y moderna, con la que se encuentra por primera vez el llegar al neoyorquino Greenwich Village desde su Ohio natal.

Entonces, el Greenwich Village aún no se había convertido del todo en el barrio bohemio chic que llegaría a ser con el tiempo. Pero en 1918 sus pobladores más vanguardistas ya trataban de dar la vuelta al arte, la literatura y las costumbres imperantes. Allí se congregaban, al fin, algunas «nuevas mujeres», personajes independientes que exploraban la libertad de género desde finales del siglo XIX. La baronesa Elsa von Freytag-Loringhoven —modelo, artista de *vaudeville* y encarnación del dadaísmo en Estados Unidos—; la poeta inglesa Mina Loy; la norteamericana Clara Tice —diseñadora y modelo—; o la escritora Djuna Barnes —a quien retrata Abbott— iban en busca de su destino, rompiendo con todos los esquemas establecidos, igual que la propia Abbott. Son las mismas «nuevas mujeres» que la fotógrafa encuentra años más tarde en

París, donde retratará a otras atrevidas figuras de la escena artística —Marie Laurencin, Peggy Guggenheim...—, junto a escritores como André Gide o Jean Cocteau. De hecho, si es verdad que se trata de maravillosos retratos, no es menos cierto que a través de los mismos documenta ese segmento de la población al que ella misma pertenece: gentes creativas y modernas, como lo es la misma forma de construir estas imágenes.

En todas sus instantáneas —desde su serie de retratos, pasando por sus imágenes de Nueva York pertenecientes a la fabulosa serie *Changing New York*, con mucho de retrato de la ciudad, y hasta sus últimos trabajos sobre ciencia— Berenice Abbott, amiga de Man Ray —con quien da sus primeros pasos en la técnica fotográfica—, planteó una idea clara: los viejos puntos de vista ya no son válidos para retratar a los nuevos héroes o a las nuevas ciudades.

Al igual que Atget, tan venerado y promocionado por Abbott en los Estados Unidos, hiciera con las calles de París, la fotógrafa persiguió con su cámara ese Nueva York que desvela una ciudad convertida en retrato. La foto es para ella, además, un medio para ser libre, para recorrer incluso aquellos lugares no apropiados para una joven respetable. «No soy una chica decente. Soy una fotógrafa. Voy a cualquier sitio», contestó al escuchar a alguien manifestar cierta



preocupación por sus escapadas a los barrios conflictivos.

Como su admirado Atget, Abbott se convertiría en una de las más fascinantes reporteras de su tiempo, la novelista de una época entera. «Será recordado como un historiador del urbanismo, un romántico genuino, un amante de París, un Balzac de la cámara, desde cuyo objetivo podemos tejer una gran alfombra de la civilización francesa», dijo Abbott de Atget. También ella será recordada como la narradora de una época entera. ⊗

Berenice Abbott
Eugène Atget, 1927
International Center of Photography,
Purchase, with funds provided by the
Lois and Bruce Zenkel Purchase Fund,
1984 (115.1984)

© Getty Images/Berenice Abbott

* Estrella de Diego es catedrática de Historia del Arte Moderno y Contemporáneo en la Universidad Complutense de Madrid y comisaria independiente. En noviembre de 2016, ingresó como miembro de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.



El optimismo reina entre las mujeres del tercer sector

TEXTO: CRISTINA BISBAL IMÁGENES: LAURA MARTÍNEZ LOMBARDÍA

Una manera de entender la economía más comprometida, sostenible y solidaria, el tercer sector, se está abriendo camino entre los sectores público y privado. Esta economía social se analizó en el Foro Demos, donde Fundación MAPFRE participó para difundir una nueva manera de invertir, a través de las Inversiones Socialmente Responsables. Pero además, pudimos tomar nota de la opinión de algunas de las mujeres que participaron en este encuentro entre fundaciones y ciudadanía. Todas coinciden en una sola palabra para definir el futuro que le espera al tercer sector y a la sociedad civil, esa palabra es OPTIMISMO.

OPTIMISMO. Es la sensación general entre quienes asistieron al foro Demos, celebrado el pasado mes de noviembre en Madrid. Y no hablamos de optimismo de perfil bajo. Ni optimismo en las formas o las apariencias. Sino en su más amplio sentido. De optimismo a lo grande. Con mayúsculas. Quienes allí estuvieron se declararon optimistas y declararon que el futuro, a pesar de los muchos malos augurios, va a ir a mejor. Y va a ser así por la implicación de ciudadanos, colectivos y empresas.

La fuerza de la sociedad civil es reivindicada por quienes trabajan por y para los demás. Es el caso de Rosalía Arteaga, ex presidenta de Ecuador y CEO de la Fundación Fidal. «Los diferentes grupos que conforman la sociedad civil a través de ONGs y otras instituciones tienen un papel importantísimo que cumplir. En primer

lugar, a menudo son los que dan la voz de alerta ante determinadas situaciones. En segundo lugar llegan a dónde no llega el Estado. Y en tercero, están tratando temas variadísimos. Y eso les da una fuerza fundamental». Esta mujer de mundo para quien la educación de calidad es esencial para el futuro, entiende que vivimos un momento de esperanza («¡América Latina es un continente para la esperanza!») con muchos cambios, «un mundo de incertidumbre» que se ha hecho muy pequeño gracias a la globalización.

Precisamente esa es otra de las circunstancias que marcarán a la sociedad civil, según Arteaga: «Vivimos en un mundo global en el que hay que introducir cada vez más el respeto a la diferencia. Yo soy yo y mis circunstancias, como decía Ortega y Gasset. Quiero

En el sentido de las agujas del reloj:
Isabelle Le Galo, Rosalía Arteaga, Silvia Bueso, Donzelina Barroso, Sonia Mulero y Blanca Tapia.



que me respeten, pero al mismo tiempo tengo que respetar. Con tanta globalización, precisamente lo local ayuda a preservar la propia identidad. Desde esa visión cultural y antropológica de la identidad local podríamos encontrar aquello con lo que contribuir a vivir ese mundo de futuro». Ciertamente es que todo no puede ser bueno. Sería demasiado ingenuo pensar así. Y uno de los escollos que encuentra la ex presidenta de Ecuador pasa por la política internacional y las relaciones entre los distintos pueblos: «Las asociaciones que nacieron con el objetivo del multilateralismo están en una crisis profunda. Quienes

somos optimistas pensamos que habrá soluciones. Yo creo en la ciencia y la tecnología como posibles respuestas. Los seres humanos estamos marcados por los hábitos, difíciles de cambiar. La ciencia y la tecnología son claves para conseguir esos cambios de hábitos más que la propia concienciación de los seres humanos».

Precisamente la globalización y la internacionalización presentan a menudo ventajas. Una de ellas es la existencia de la Agencia Europea de Derechos Fundamentales, institución que trabaja con más de 700 organizaciones entre oficinas de asociación civil, ONGs, asociaciones

La fuerza de la sociedad civil es reivindicada por quienes trabajan por y para los demás



«Vivimos en un mundo global en el que hay que introducir cada vez más el respeto a la diferencia. Yo soy yo y mis circunstancias, como decía Ortega y Gasset. Quiero que me respeten, pero al mismo tiempo tengo que respetar»



jurídicas, religiosas... Blanca Tapia es su Manager de Proyectos de Comunicación. Y parte de su trabajo es mantener contacto periódicamente con una amplia gama de organizaciones de este tipo. De esa comunicación han establecido cuáles son los principales problemas a los que se enfrentan. Y el modo de atenuarlos en el futuro. Uno de los ámbitos en los que la agencia va a trabajar próximamente pasa por mejorar el marco regulador. Tapia: «No podemos luchar contra las leyes de los países. Hay que encontrar la clave para respetar el derecho nacional». Es decir, que la legislación que se establezca tenga como fin «garantizar que no imponga

requisitos desproporcionados a las organizaciones de la sociedad civil y no tenga un impacto discriminatorio en las mismas, reduciendo así el espacio de la sociedad civil. Al hacerlo, deben respetar plenamente la legislación aplicable de la UE y de los tratados internacionales pertinentes».

El otro gran problema de la organizaciones de la sociedad civil es —no podía ser de otra forma—la financiación. Dice Tapia: «Hay que procurar que las labores de burocracia para financiaciones sea más sencilla». Uno de los documentos de la Agencia continúa: «En aras de la libre circulación de capitales, las organizaciones de la sociedad civil deben tener libertad para

«Creo que estamos viviendo un tsunami social de generosidad. Personas que movilizan a personas para que les apoyen con aportaciones económicas o en especies»

solicitar, recibir y utilizar la financiación no solo de organismos públicos en su propio país, sino también de donantes institucionales o individuales, de autoridades públicas y fundaciones de otros Estados o de organizaciones, organismos u organismos internacionales».

es una optimista convencida, capaz de transmitir esa sensación a sus interlocutores: «Creo que estamos viviendo un tsunami social de generosidad. Personas que movilizan a personas para que les apoyen con aportaciones económicas o en especies. Y este movimiento lo vamos a ver



EL DINERO. El gran problema del Tercer Sector: conseguir financiación teniendo siempre presente la transparencia y la independencia. Ahí es donde entran en juego personas como Silvia Bueso, experta en comunicación y Fundraising. Ella

cada vez más. Y en todos los ámbitos: social, cultural, educativo, sanitario, de investigación... Sí, la idea es acabar con las diferencias y las desigualdades. Las personas tienen que entender que se pueden cambiar cosas». ¡Y tanto que están cambiando!

«La buena noticia es que almas generosas y con corazón ayudan a arrastrar más almas generosas. Son algo así como *startups* sociales que se dedican a ayudar a otros. Por eso, al tercer sector le veo todo el futuro y más. El contexto es de bajadas de ayudas por parte del Estado en ámbitos sociales.

saber comunicar. Si se consigue, y parece que se va por buen camino, «fundaciones y otras asociaciones van a ser la parte social y generosa de la sociedad». Uno de los motivos del optimismo de Bueso tiene que ver con el hecho de que las empresas están interesadas en que sus marcas creen «conversaciones solidarias».



Y donde no llega el Estado llegan estos proyectos liderados por personas *waw* con proyectos *waw* y liderazgo *waw* que trabajan para conseguir un mundo mejor». Ahí entra su trabajo de pedir o, como dice ella, ser «pedilóloga». Claro que para pedir, primero hay que dar y

Sonia Mulero, directora de la Fundación Banco Sabadell, está de acuerdo con Silvia en este punto y en algunos más. «Veo que el tercer sector tiene un gran futuro. Y lo tiene por la gente joven. Para ellos, la implicación social de las empresas es



muy importante. Por otro lado, para las empresas es interesante que sus trabajadores tengan o hayan tenido implicación en voluntariado, algo que no había sucedido hasta ahora. Hasta tal punto es así que a menudo se pide que se especifique en los CV si se ha hecho trabajo de voluntariado». Y aún hay más, porque Mulero también ha comprobado gracias a su propio trabajo, que «poner el talento de las empresas al servicio del tercer sector es interesante». En Banco Sabadell, por ejemplo, están tratando de que los trabajadores encuentren en el voluntariado un incentivo laboral. Y lo están consiguiendo.

Pero la comunicación es a menudo un escollo. Otro de los puntos en los que están de acuerdo Bueso y Mulero. Dice

esta última: «Se ha de explicar muy bien a quién te financia, cuál es tu proyecto, mostrar la propuesta de valor diferencial que presentas, pero también el impacto de lo que haces: ser creativo para vender propuestas de valor». Y continúa: «Para mí las claves del futuro del Tercer Sector son trabajar propuestas sostenibles en cuanto a economía y recursos y buscar nuevas fórmulas para trabajar en red. Y ser capaz de capacitar el talento interno. El impacto ha de ser social; la gestión, empresarial».

En este sentido también la filantropía familiar puede jugar un papel importante. La Fundación Rockefeller es un ejemplo. Lo explica Donzelina Barroso, Directora de Filantropía Global en Rockefeller

Para las empresas es interesante que sus trabajadores tengan o hayan tenido implicación en voluntariado, algo que no había sucedido hasta ahora



«Las claves del futuro del Tercer Sector son trabajar propuestas sostenibles en cuanto a economía y recursos y buscar nuevas fórmulas para trabajar en red»

Philanthropy Advisors. «Van ya por la séptima generación de la familia implicada en la filantropía. Ahora cuentan con la ventaja de que los consumidores jóvenes están más concienciados en los temas relacionados con la sociedad civil y

les interesa saber cómo funcionan las empresas también en este sentido. El éxito de la empresa es devolver a la sociedad lo que ésta les ha dado».

A tenor de todo lo que se escuchó en Demos, «todo mundo futuro será mejor». Palabra de Rosalía Arteaga. ✕



Fundación MAPFRE en el Foro Demos con las ISR

Apostamos por la innovación social y por una nueva conciencia a la hora de consumir y de invertir. Mercedes Sanz, directora del Área de Seguro y Previsión Social de Fundación MAPFRE también estuvo presente en el Foro Demos dando difusión a las ISR, las Inversiones Socialmente Responsables. «La Inversión sostenible le interesa y afecta a todas aquellas personas que quieren apoyar

proyectos que aspiran a transformar la sociedad, desde a un gran inversor hasta a quien solo tiene una pequeña cuenta de ahorro en un banco o ha contratado un plan de pensiones» afirma. Para esta experta, la importancia de las «ISR» radica en que «convierten la actividad de inversión en una forma de mejorar el mundo más allá de la mera rentabilidad».



Sé Solidario, donde los pequeños sueños se vuelven grandes

TEXTO: ANTONIA ROJO IMÁGENES: ISTOCK

El programa Sé Solidario de Fundación MAPFRE da visibilidad a pequeñas entidades y las pone en relación con empresas y personas comprometidas con su responsabilidad social.

En la última gala de los Premios Goya, que entrega la Academia de las Artes y las Ciencias Cinematográficas de España, *Campeones*, dirigida por Javier

Fresser, se llevó el premio a la mejor película. Y uno de sus actores, Jesús Vidal, recibió un histórico galardón al mejor actor revelación, el primero a un

intérprete con una diversidad funcional visual. En su emotivo discurso, uno de los momentos más vistos del evento retransmitido por Televisión Española, Vidal aseguró

que le habían venido «a la cabeza tres palabras: inclusión, diversidad y visibilidad».

Muchos otros campeones buscan en nuestro país cumplir con ese triple reto enunciado por el actor premiado. Entidades que nacen de la necesidad más cercana, del compromiso de proximidad o del sufrimiento en las carnes propias. Como también son campeones esas empresas con vocación solidaria que buscan apoyar causas afines a su espíritu y cumplir así con su responsabilidad con la sociedad. En el centro de esa red de voluntades se encuentra el programa #SéSolidario de Fundación MAPFRE.

Uno de los objetivos de #SéSolidario es dar voz a esas iniciativas de pequeño formato y gran corazón, además de soporte formativo y económico. El otro es servir de puente entre esas necesidades sociales y la voluntad de tantas empresas y particulares de satisfacerlas. ¿Cómo? Pues, por ejemplo, implementando programas de voluntariado corporativo. O apoyando proyectos a través de acciones de microdonaciones.

Es el caso, por ejemplo de la Fundación Tengo Hogar, que actualmente acoge a 67 familias desfavorecidas. Son personas que, viéndose al borde de la calle por un revés laboral y económico, son ayudadas para que desarrollen todo su potencial y recuperen una vida digna. «Les facilitamos el acceso a una vivienda, les ayudamos a reestructurar sus fuentes de ingresos mediante el acceso al

empleo o el autoempleo y les proporcionamos un seguimiento personalizado en apoyo a todas sus necesidades», describen desde la entidad.

Con ellos, Deisy y su hijo con diversidad funcional han recuperado la esperanza en una vida mejor mientras trabaja y se forma como auxiliar de Enfermería: «Quiero seguir luchando, porque ahora sé que puedo, con el apoyo de la fundación y de mucha otra gente que me ha ayudado también».

En el caso del proyecto «Por un futuro mejor», de la asociación malagueña Altamar Educación y Familia, la finalidad es combatir el absentismo escolar y ofrecer oportunidades a los niños de los barrios de la Trinidad y El Perchel, dos zonas muy afectadas por las consecuencias de la pobreza y la marginalidad.

O las historias de la Fundación Amigos de los Mayores, donde ancianos como Candelas ha encontrado a su «princesa», «la princesa de mis sueños», en Guadalupe, la voluntaria que desde hace diez años la visita. Como ella, otros 800 ancianos se benefician del apoyo emocional que ofrecen sus voluntarios y que impide que se aislen de su entorno social, lo que redundaría en una mejora de su calidad de vida.

En el otro extremo de la edad están los niños con discapacidad intelectual a los que atiende APANID, una asociación con medio siglo de historia que ha creado el proyecto con el nombre más poético posible: «La llave poderosa de mi mirada abre

nuevos horizontes». Pero también tan concreto como que propone el uso de tabletas electrónicas y ordenadores con reconocimiento óptico para ayudar a niños con necesidades especiales a comunicarse con sus familias, en algunos casos por primera y emocionada vez, y a fomentar su independencia y aprendizaje.

También niños son los atendidos por la Fundación Ana Carolina Díez Mahou de Santander. Aquí con enfermedades neuromusculares de origen genético (principalmente mitocondriales y distrofias). «Lo más importante no es pensar lo que ese niño no puede hacer, sino centrarse en lo que de verdad puede conseguir», defiende la voluntaria Fátima Escudero, porque «es lo que puede darle felicidad al niño y también a sus familias y a las personas que le rodean». Con ese objetivo nació el proyecto «Primera Estrella», que proporciona a 70 niños atención individualizada de fisioterapia en sala, terapia en agua, musicoterapia y terapia con perros, en unas instalaciones adaptadas a sus necesidades específicas.

Todos ellos son ya proyectos «campeones» para todas las personas que asisten, apoyan o atienden, gracias al mimo y la calidad que da ser artesanos del compromiso con los demás. Campeones que gracias al programa #SéSolidario pueden mejorar sus «marcas», superar sus limitaciones, alcanzar nuevas metas y ganar esas medallas que solo se consiguen gracias a la felicidad ajena. ⊗





Enseñar a enseñar

TEXTO: MIGUEL ÁNGEL BARGUEÑO IMÁGENES: INTERED

Dotar de herramientas para desarrollar una educación inclusiva es el objetivo de un proyecto de formación para docentes que se lleva a cabo en la República Dominicana desde 2015.

Hasta hace poco, en muchos rincones del mundo, los niños que tenían alguna discapacidad o mostraban problemas de aprendizaje crecían encerrados en casa. Su posibilidad de progreso quedaba anulada o limitada. Ocurría con especial frecuencia en zonas rurales de la República Dominicana. Hasta tal punto era así, que las autoridades de aquel país lanzaron una campaña con el lema: «Sal del escondite». «A veces, sus padres los ocultaban por vengüenza; otras, por desconocimiento, por unas condiciones económicas precarias o porque vivían en un entorno donde no había escuelas. En estas, iban a quedar marginados por la incompreensión de los profesores. Era importante hacer ver que estos niños, con sus peculiaridades, tienen derecho a la educación. Tenemos que garantizar los espacios y adaptar los sistemas de enseñanza», dice Beatriz Gallart.

Gallart, española, reside allí desde hace seis años; los cuatro últimos los ha dedicado a poner en práctica esa idea. Como coordinadora de la delegación de la ONG InteRed en

República Dominicana, supervisa el Diplomado en Educación Inclusiva que la entidad para la que trabaja, en colaboración con Fundación MAPFRE y varias instituciones oficiales locales, creó en 2015. En InteRed entienden la inclusión en su sentido más amplio. Como explica Ana García Morales, responsable en España de la delegación de República Dominicana, consiste en «garantizar que la educación llegue a todos los niños, independientemente de sus circunstancias, de sus situaciones particulares, de sus capacidades, que pueden ser distintas». Se centran en cualquier diversidad que pueda darse en el aula. «Encuentras niños con algún tipo de discapacidad, motora o intelectual; niños con síndrome de Down, con autismo; pero también ciegos, sordos... Esa realidad se da. Pero también los hay con hiperactividad, falta de atención, dispersión..., o que tienen una realidad compleja en su casa, con su familia, por el contexto en el que viven, lo que también afecta a su proceso de aprendizaje», describe.

El Diplomado está dirigido a profesores del sistema público de enseñanza y profesionales que

trabajan con niños en riesgo de exclusión. El objetivo es dotar a los formadores de herramientas específicas para que puedan dar a sus alumnos la educación que merecen. Hasta ahora, los maestros experimentaban frustración cada vez que uno de estos niños llegaba a su clase. «Al principio nos decían que sentían una carga y una culpa porque no sabían responder», dice Beatriz Gallart. «Cuando les toca un niño con cualquier tipo de discapacidad, a veces desconocen incluso qué síndrome padecen. Hay profesores que no los quieren y los echan de clase directamente, y los padres se los llevan a casa. O el equipo directivo los reubica en otra aula, porque hay otra profesora que los quiere acoger. Eso sucede continuamente. No hay una capacidad de respuesta dentro de las escuelas para esto». Fuera de los colegios, en los centros de atención a la discapacidad sí saben cómo actuar, «pero intervienen puntualmente», añade Gallart. «Desarrollan la coordinación, si es el problema, o el habla, pero ese niño tiene que insertarse en la sociedad, y la escuela es un espacio social donde debe integrarse.



A través de este Diplomado, han aprendido formas de intervenir».

Así, cada año, en el Centro Cultural Poveda de Santo Domingo —una institución de reconocido prestigio en el país, especializada en formación docente— concurren 40 profesores, psicólogos, fisioterapeutas y otros profesionales para asistir a este Diplomado en Educación Inclusiva que tiene una duración de 172 horas repartidas en varios módulos a lo largo de cinco meses (generalmente las clases se imparten los sábados, para no interferir en la labor cotidiana de los docentes). «Al profesorado le faltan a veces estrategias, ese hábito de investigación, de estudio, de repensar continuamente cómo pueden llevar a cabo las clases para mejorar su práctica y que eso redunde en que el alumno desarrolle todas sus capacidades. En un aula te puedes encontrar con realidades muy diferentes, y el

docente tiene un reto importante, primero para identificar esa diversidad y, después, darle respuesta. Ese es el objetivo clave», precisa Ana García Morales. La selección de asistentes se hace de acuerdo con el Ministerio de Educación de República Dominicana. El personal que imparte las clases está constituido por profesionales dominicanos formados en cada una de las materias.

En estos cuatro años, el proyecto ha crecido. Su programa es cada curso más ambicioso. En el último, se ha incluido una parte práctica. Divididos por grupos, los inscritos tienen que abordar primero una investigación teórica sobre un problema concreto y, después, visitar un centro especializado. «A final de curso deben exponer qué plan de actuación han acometido en su puesto de trabajo, y qué impacto

ha tenido», señala Gallart, que se muestra entusiasmada con la evolución. «Ahora nos han sugerido que hagamos un máster», presume. InterRed lleva actuando desde 1995 con diferentes iniciativas en República Dominicana. «Es un país con mucho potencial, la sociedad civil está muy motivada; pese a su complejidad, es un contexto afable para trabajar y con muchas posibilidades de cambio», dice Gallart.

Educación como motor del cambio

La educación es uno de los pilares fundamentales de la acción social de Fundación MAPFRE. También constituye una de las principales líneas de actuación de InteRed, focalizada en su carácter inclusivo y, en este caso, dirigida a los docentes. Consideran que estos son agentes clave para garantizar el desarrollo personal y social de niños y jóvenes. «La educación es el motor del cambio en cualquier sociedad», opina Ana García Morales. «El poder acceder a una formación te desarrolla como persona, te da oportunidades no solo a nivel profesional sino a nivel personal; en el desarrollo individual se multiplican las opciones. La posibilidad de participar en la sociedad, en tu comunidad, de relacionarte con tu familia... Es la base del desarrollo de una persona. Por eso hablamos de educación transformadora: que amplía conocimientos, pero también valores, miradas, maneras de entender el mundo, y eso nos va a conducir a una manera de



participar y estar en él diferente, que va a repercutir en nuestro bienestar, por supuesto, y en el de las personas que tenemos alrededor».

Estas iniciativas acaban formando una especie de cadena, en la que todos los actores aprenden. Los docentes mejoran sus habilidades. Entre ellos, hay historias verdaderamente sobrecogedoras como la de Nathali Jiménez, una mujer que es formadora en un centro penitenciario y, a la vez, madre de un niño con parálisis cerebral. «He aprendido que el concepto de educación inclusiva implica que todos los niños, jóvenes y adultos de una comunidad determinada puedan aprender juntos, independientemente de sus condiciones personales, sociales, culturales, religiosos... Hoy siento que tengo una gran responsabilidad de transmitir y aplicar lo aprendido, pues fui formada para hacer el cambio y ser una persona más inclusiva», valora Jiménez.

Los alumnos se benefician de lo asimilado por los docentes. Y también, por último, resulta de lo más provechoso para los propios organizadores. De estos proyectos surgen sinergias muy enriquecedoras, de modo que una experiencia en República Dominicana puede terminar aportando ideas para que se pueda poner en marcha una similar en otra parte del mundo. Eso lo corrobora Andrés Díaz, coordinador de programas de InteRed. «No se trata solo de ir allí y aprobar un proyecto, sino



que queremos que esa experiencia repercuta en otros proyectos en los que trabajamos, con otras realidades». Por ejemplo, los conocimientos adquiridos en el programa de República Dominicana podrían alimentar acciones como la que InteRed empieza a desarrollar en temas de interculturalidad y género con menores recién llegados a España. «De cara al futuro nos gustaría que se retroalimentaran unas experiencias con otras», asegura. Además, colaborar con Fundación MAPFRE es una coyuntura valiosa para InteRed. «Cruzar formas de trabajo crea para nosotros un campo de aprendizaje importante», estima Díaz. En un par de fases de este proyecto, hubo personal de MAPFRE que impartió módulos como parte del proceso formativo destinado al profesorado.

En la actualidad, el Diplomado es un proyecto robusto y profundamente enraizado en el sistema educativo de aquel país. «Hemos consolidado una estrategia de intervención de educación en la inclusividad. También hemos establecido un consorcio de organizaciones gubernamentales, privadas, sociales..., de distinta índole, unidas por un objetivo común. Y eso está impactando positivamente en la política educativa en República Dominicana. En cuatro años hemos generado un modelo de trabajo. Estamos propiciando pequeños cambios que suponen grandes cambios para cada persona que culmina el proceso formativo. Modifica su día a día en la escuela», indica Gallart. «Y eso impacta positivamente en los niños y en sus padres». ⊗



Invertir con mirada sostenible

TEXTO: RAMÓN OLIVER IMÁGENES: LAURA MARTÍNEZ LOMBARDIA

Las Inversiones Socialmente Responsables (ISR) suponen un cambio de rumbo de las inversiones financieras hacia planteamientos cada vez más sostenibles y de responsabilidad social. Fundación MAPFRE está divulgando una manera de invertir que no sólo persigue la rentabilidad, sino que presta mucha atención al destino que se da a esas aportaciones.





La imagen de Michael Douglas en la película *Wall Street*, ese engominado «tiburón» de las finanzas tan sobrado de arrogancia como corto de escrúpulos, que lucía llamativos tirantes y cuellos almidonados, caló hondo en el imaginario colectivo. Era el final de los años 80, y aquella visionaria cinta ya anticipaba lo que veinte años después acabaría estallando en pleno rostro de las sociedades contemporáneas. Los lodos de unas prácticas financieras especulativas que primaban la máxima rentabilidad sobre cualquier otra consideración. El mensaje era claro: ganar dinero caiga quien caiga. Una ecuación en la que no había sitio para las cuestiones éticas o de carácter social.

Hoy los tirantes siguen formando parte del guardarropa de muchos de los actuales *brokers* que operan en los parqués, y la búsqueda de dividendos continúa siendo el objetivo legítimo de los inversores, pero algunas cosas han cambiado. «La imagen de la industria financiera resultó muy dañada después de la crisis de 2008 y años posteriores», señala Alberto Matellán, Economista Jefe de MAPFRE INVERSIÓN. El 15 de septiembre de 2008, la estrepitosa bancarrota de Lehman Brothers, el cuarto banco de inversión de Estados Unidos, simbolizó con elocuencia el final de un ciclo y de una forma de concebir los mercados financieros.

El concepto de «inversión responsable» no es en absoluto nuevo. «Ya en el siglo XVI, la Escuela de Salamanca, los que

La caída de Lehman Brothers en 2008 simbolizó el final de una forma de concebir los mercados financieros

se consideraban los primeros economistas de la historia pensaban que la inversión, al igual que toda acción humana, debe estar sometida a límites éticos», recuerda Matellán. La llegada de filosofías materialistas y utilitaristas predominantes en el siglo XX difuminó esa idea, que hoy resurge con fuerza como reacción a los desmanes de la crisis. Según datos de SpainSIF, las inversiones sostenibles alcanzan ya casi la mitad del mercado nacional de fondos. Un 46% del mercado de instituciones de inversión colectiva y fondos de pensiones, el equivalente a un volumen de 185.000 millones de euros, ya se encuadran en esta categoría. Y las cifras siguen creciendo. La encuesta Global Sustainable Investment situaba los incrementos de los activos de inversión sostenible en un 60% entre 2012 y 2014 y, en un 25% entre 2014 y 2016.

Pero, ¿qué es exactamente una inversión socialmente responsable? Mercedes Sanz, directora del Área de Seguro y Previsión Social de Fundación MAPFRE, resume este concepto como «una forma de invertir que añade dos elementos

diferenciales a la mera búsqueda de rentabilidad financiera: ESG (medio ambiente, social y buen gobierno) y sostenibilidad a largo plazo». Para esta experta, la importancia de las «ISR» radica en que «convierten la actividad de inversión en una forma de mejorar el mundo más allá de la mera rentabilidad». A esta visión, Matellán agrega que, desde un punto de vista estrictamente económico, las inversiones sostenibles «intentan incluir en el análisis todas las externalidades posibles, a fin de minimizar las negativas y potenciar al máximo las positivas». Un objetivo que, abunda, puede alcanzarse mediante diversas estrategias: «de exclusión (evitar invertir en empresas o instituciones con malas prácticas), de “lo mejor” (invertir solo en empresas con las mejores prácticas) o “de impacto” (aquellas que persiguen un objetivo concreto y medible extra financiero)».

La terminología utilizada para referirse a este tipo de operaciones financieras puede dar lugar a cierta confusión. No es lo mismo hablar de inversión «sostenible», normalmente referida a productos de inversión masiva para clientes tanto institucionales (empresas) como minoristas (fondos de inversión); que de inversión «solidaria», de carácter más filantrópico y que básicamente tiene más que ver con fondos que donan una parte de su rentabilidad.

Los pequeños inversores toman conciencia

Los inversores institucionales son quienes copan la inmensa mayoría



de estas inversiones (el 93%, según SpainSIF). Sin embargo, el número de pequeños inversionistas que también empiezan a mirar con lupa el destino que se da a su dinero se ha duplicado en apenas dos años. «La mayoría de los ahorradores no se preocupa por conocer qué se hace con su inversión cuando contrata, por ejemplo, un fondo o un plan de pensiones. Pero esto está cambiando y hoy las personas comienzan a exigir explicaciones a los gestores de su ahorro para conocer no solo la evolución de su rentabilidad, sino también para asegurarse de que sus inversiones se alinean con sus principios. Ese es el concepto real de inversión responsable», comenta Alberto Matellán.

La falta de información es uno de los grandes escollos que separa aún a los pequeños

La falta de información es uno de los grandes escollos que separa aún a los pequeños inversores de este tipo de inversiones

inversores de este tipo de inversiones. «Por desgracia, no todos los gestores de inversiones ni asesores patrimoniales están preparados para proporcionar esa información, y mucho menos para realizar los análisis adecuados», lamenta Matellán. Y es que la falta de transparencia ha sido la tónica general en muchas

de estas operaciones a lo largo de los años.

Una situación que, sin embargo, va cambiando poco a poco gracias a la presión social y a la cada vez más patente accesibilidad a la información que facilitan las nuevas tecnologías. «Lo deseable es que el inversor/ahorrador esté totalmente informado y bien asesorado sobre los productos que contrata, y que sea la entidad con la que ha contratado el producto la que le facilite esa información», reclama Javier Garayoa, presidente de SpainSIF, la plataforma de encuentro y referencia en materia de inversión sostenible y responsable en España. Desde esta institución se recuerda la importancia de que el contrato que se suscribe con la entidad gestora refleje esa obligación de facilitar información pormenorizada.

¿Moda o posicionamiento del mercado?

No faltan voces que miran con escepticismo la combinación de los términos «inversión» y «sostenible», como si se tratara de conceptos incompatibles. Agua y aceite. Entre otras cosas, se pone en cuestión su rentabilidad —principio fundamental que subyace a toda inversión—. Los expertos, discrepan. «A priori, podemos pensar que las inversiones sostenibles conllevan más costes de análisis, o que suponen renunciar a oportunidades. Pero en la práctica se ha demostrado que con este proceso de inversión se seleccionan empresas con una

capacidad de supervivencia mayor en el tiempo, menos expuestas a riesgo y a escándalos y más favorecidas por sus clientes», argumenta Alberto Matellán. Un análisis con el que coincide Javier Garayoa. «Invertir con responsabilidad supone asumir menos riesgos, dado que al análisis convencional se añade el extra financiero, a la vez que permite aprovechar oportunidades a largo plazo», sintetiza.

Otro de los recelos que suscitan las ISR se refieren a sus motivos. ¿Hasta qué punto estas responden a un genuino y razonado posicionamiento del mercado o son un mero producto de la moda? El informe ESG Investing Goes Mainstream, elaborado por JP Morgan, señala

que la ISR se está convirtiendo en tendencia dominante debido a que los inversores «quieren minimizar el riesgo reputacional y operativo sin sacrificar rentabilidad». Para Matellán existe un claro conflicto entre la necesidad de subirse a una ola imparable y los recursos necesarios para hacerlo bien. «El ciudadano de a pie está convencido de que una parte muy importante de la parafernalia que rodea a las inversiones responsables es sólo imagen de marketing con muy poca realidad detrás. Y no va desencaminado. Pero el hecho de que exista este componente no impide reconocer que, si se hacen las cosas bien, hay inversiones responsables serias y con un impacto muy positivo».

Mercedes Sanz cree que es importante que la sociedad en general conozca y entienda qué son y qué representan las ISR desde un punto de vista social. «Los ciudadanos deben ser capaces de diferenciar entre las empresas y a las inversiones que son socialmente responsables de las que no lo son. La inversión sostenible le interesa y afecta a todas aquellas personas que quieren apoyar proyectos que aspiran a transformar la sociedad, desde a un gran inversor hasta a quien solo tiene una pequeña cuenta de ahorro en un banco o ha contratado un plan de pensiones. Por este motivo, desde Fundación MAPFRE estamos generando contenidos divulgativos que se encuentran en nuestro Proyecto Seguros y Pensiones para Todos». ✕



Un momento de la dinámica de inversión responsable que Fundación MAPFRE realizó en el Foro Demos el pasado mes de diciembre

Factores ASG/ESG

Medioambientales: cambio climático, consumo energético, gestión y tratamiento de residuos, emisiones, etc.

Sociales: derechos humanos, trabajo infantil, salud y seguridad, pobreza, discapacidad, desigualdad...

Buen gobierno: calidad de gestión, independencia, transparencia, conflictos de interés, remuneración, relaciones con accionistas y grupos de interés, relaciones con empleados.

La experiencia de MAPFRE

«MAPFRE se está constituyendo en uno de los líderes en inversión responsable en Europa. Hemos firmado los Principios de Inversión Responsable de Naciones Unidas, además de participar en otros muchos foros y asociaciones relacionados con ello. Pero lo más importante, lo más diferencial, es que lo estamos haciendo desde la base: estamos convirtiendo todo nuestro proceso inversor, desde la definición de clases de activos, hasta los productos que ofrecemos, pasando por el análisis y la construcción de carteras, para que todo ello tenga en cuenta esos impactos al resto de la sociedad».

Alberto Matellán
Economista Jefe de MAPFRE Inversión





bugaMAP, cuando jugar a los seguros es tan apasionante como el Monopoly

TEXTO: ÁNGEL MARTOS IMÁGENES: MAPFRE USA

Hay juegos populares como Monopoly, Scattergories o Agrícola en los que ponemos a prueba nuestra pericia para triunfar en los negocios, la guerra o una granja. ¿Por qué no aplicar esas reglas a la formación universitaria y empresarial? A ese proceso se le llama gamificación, y en el mundo del seguro tiene un nombre propio: bugaMAP (business game de MAPFRE).

El MAPFRE Stadium es el primer estadio de fútbol levantado en Estados Unidos para acoger en exclusiva la práctica del deporte rey. Su construcción en Columbus, capital del estado de Ohio, a finales del siglo XX, revela la pujanza de este juego en un país que se resiste a inclinar la rodilla ante su atractivo global, frente al rugby americano, el béisbol o el baloncesto. MAPFRE USA dio su nombre al estadio en 2105 para reforzar su presencia en Estados Unidos y apoyar a la comunidad local. Pero no es este el único «juego» al que está ligado el nombre de MAPFRE en ese estado.

Decía el escritor George Orwell que el fútbol «no tiene nada que ver con el juego limpio [...], es la guerra sin los tiros». Se puede estar o no de acuerdo con el genial autor de *1984*. Pero lo cierto es que la capacidad que tiene el fútbol, y en definitiva cualquier deporte o juego, de representar la realidad sin

morir en el intento está en la base del concepto de gamificación.

También conocido como ludificación, la *gamification* (en el mundo anglosajón) consiste en emplear esas dinámicas recreativas o de competición, sometidas a reglas y en las que se gana o se pierde, a entornos en principio ajenos a ese punto de vista, como es el ámbito laboral y de la empresa. El fin es potenciar los valores inherentes a la práctica de cualquier juego, como la concentración, el esfuerzo o el compromiso, con el objetivo de influir y motivar a grupos de personas.

Tan popular se ha hecho el concepto de gamificación, que algunas de sus propuestas más atrevidas hasta se han convertido en leyenda urbana, como la selección de personal a través de las capacidades demostradas en los videojuegos. Se decía (y algunos creían) que los salones de consolas por monedas a los que niños y adolescentes acudían

al salir de clase o en las tardes de domingo eran también centros de reclutamiento del talento oculto, generalmente militar y generalmente ducho en matar marcianitos digitales. Hasta hubo una película de culto de los años 80, *The Last Starfighter* (1984) en la que un joven adicto a uno de estos videojuegos espaciales era así captado por una inteligencia extraterrestre para combatir contra algún mal interestelar. El interés de la premisa parece prevalecer aún hoy, porque desde Hollywood se está planteando ya realizar una nueva versión del filme...

Los juegos de simulación aplicados al mundo de la empresa (business game) existen y se utilizan desde hace muchos años. De hecho, son una pieza fundamental de la formación de los cuadros directivos, ya que permiten desarrollar elementos clave para su desempeño. Además, se consideran muy útiles y carentes de riesgos, ya que representan una manera de aprender

similar a la de la práctica laboral, pero sin el temor a las implicaciones que podrían producirse en la vida real, como resultado de los errores cometidos. Por eso, multinacionales de primera línea utilizan simuladores de negocios como herramienta clave en sus programas de capacitación, e incluso para seleccionar talentos en las universidades.

Los primeros juegos de este tipo que se conocen en el mercado asegurador datan de la década de

llama bugaMAP, se ha convertido en competición estudiantil de ámbito estatal, donde equipos de cinco personas de diferentes campus se reúnen para ver quién puede dirigir la compañía de seguros más exitosa.

Para Carol Blaine, que dirige la cátedra de Gestión de Riesgos y Seguros de la universidad de Franklin y organiza la competición en Ohio, «cuando conocí Bmap en 2015, estaba empezando a trabajar en el programa de Risk Management

con pasión no es el directivo de una empresa, sino Cassi Cronin, uno de los estudiantes universitarios que han participado en el programa Bmap de Fundación MAPFRE en Ohio, el juego de simulación empresarial aplicado al mercado asegurador. ¿Su objetivo explícito? Lograr que los participantes adquieran una visión global de las distintas áreas de gestión de una compañía de seguros. ¿Y el implícito, si lo hubiera? Disolver esa pátina de aburrimiento que tradicionalmente damos a la práctica aseguradora. No en vano, en nuestra cultura maniquea al concepto de seguridad oponemos siempre el de libertad. Como si lo prudente fuera el opuesto a lo divertido y los seguros el lado oscuro de las bromas. Es una lucha que, al menos a nivel de marketing, parece difícil de ganar. Y si bien grandes clásicos de la imaginación como Miguel de Cervantes o Franz Kafka se labraron la vida haciendo pólizas, lo cierto es que un seguro parece tener más de ciencia que de novela.

En el caso del programa bugaMAP, los equipos representan a cinco aseguradoras diferentes que compiten en un solo mercado. Durante tres o cuatro rondas, los estudiantes han de tomar distintas decisiones empresariales al frente de cada una de sus compañías y en función de factores competitivos clave, como comisiones de agentes, primas promedio, reaseguros, ratios vinculantes, gastos...

Después de cada ronda, cada firma aseguradora recibe un informe que indica su cuota de mercado, los índices de rentabilidad y otros indicadores, así como su posición



los 70. El bugaMAP nació algunos años después en España, en 1987, y se ha ido actualizando desde entonces como una de sus más exitosas actividades formativas, tanto en España como en el exterior. Es el caso de Ohio, donde unos 1.200 alumnos estudian cada año algún tipo de grado relacionado con las ciencias del seguro. Allí, la presencia de MAPFRE va más allá del patrocinio del estadio de fútbol del equipo local y se inerva en el sistema educativo universitario. Su programa de gamificación impulsado por Fundación MAPFRE, que se

& Insurance (RMI) y enseguida me di cuenta de que participar en el juego haría que los estudiantes se dieran cuenta de la amplia gama de habilidades que podrían adquirir para trabajar en una compañía de seguros».

«Estábamos a la cabeza [de la competición] y, de repente, estaba loco por entender cómo funcionaban las diferentes opciones que teníamos que tomar para ganar cuota de mercado y generar ganancias que pudiéramos invertir para ganar más dinero o bajar los precios para crecer más rápido». Quien así habla

en relación a las otras cuatro competidoras. El juego permite a los organizadores de bugaMAP simular algunas condiciones que se pueden producir, sin control pero con probabilidad, en el contexto dado. Por ejemplo, un desastre natural que afecte al desarrollo de la «partida» y al que cada equipo tiene que responder en la medida de sus posibilidades a través de su política de Reaseguro. Al final, la puntuación ponderada refleja qué equipo dirigió la compañía de seguros más exitosa dadas todas las diferentes decisiones tomadas y cómo se desempeñaron en el mercado.

«Las compañías de seguros evolucionan continuamente para ayudar a los negocios y a los consumidores a protegerse y satisfacer sus necesidades, que cambian sin cesar», afirma Alfredo Castelo, el máximo representante de Fundación MAPFRE en Estados Unidos. «Estamos orgullosos de apoyar la competición bugaMAP, para mostrar a los estudiantes lo excitante que puede ser la industria aseguradora y la gran variedad de oportunidades profesionales que puede ofrecer».

En la pasada edición, unos veinticinco estudiantes de ocho universidades de Ohio llegaron a la final, celebrada en la capital Columbus. En este reto destacaba, precisamente, la oportunidad de competir. Sentían que habían conseguido desarrollar ese espíritu de las grandes ligas deportivas como el fútbol, en un ámbito en principio ajeno como es el universitario. No obstante, la meta principal del juego es educativa, no busca fomentar la

competitividad. Consiste en simular la actividad de una compañía aseguradora en un contexto espacio-temporal de mercado. Los equipos de alumnos tienen que ir tomando decisiones para lograr la prevalencia de su compañía sobre las otras en función de cuatro factores: cuota de mercado, ratio combinado, beneficio y solvencia.

Albert Einstein decía que «el juego es la forma más elevada de la investigación». ¿Y cómo

bugaMAP había sido «una manera genial de pasar un sábado, hizo que mi aprendizaje en el aula y en los libros de texto cobraran vida... y poder incluir esta experiencia en mi currículum es una ventaja más».

En este sentido, los alumnos se sorprendieron de lo difícil que era ganar dinero como empresa aseguradora, dadas las diferentes variables que tenían que considerar. ¿Quieres crecer muy rápido? Cuidado, porque las ganancias



contradecir al genio de la Teoría de la Relatividad? Pero tal vez en este caso esa investigación sea tanto exterior como hacia el interior. «Nunca había pensado que el seguro podría ser un desafío tan complicado e interesante», comentó la estudiante Emily Schofield. «Cuando pienso en seguros, siempre se me va la cabeza a la venta de pólizas, pero aquí he aprendido que implica muchas más cosas». Por su parte, Johnny Hojnacki, un miembro senior del equipo ganador de la Universidad de Akron en 2017, comentó que participar en el reto

pueden disminuir. ¿Y si ahorro dinero reduciendo la partida de reaseguro? Pues igual tocará pagar más de lo esperado en algunas reclamaciones y perder más dinero del que en un principio se había ahorrado... Lo único cierto es que jugar a los seguros no garantiza el éxito. Pero nadie ha podido asegurar tampoco que el equipo de fútbol de Columbus vaya a ganar la liga este año. Aunque como dejó dicho el premio Nobel John Nash, experto en la teoría de juegos: «Caballeros, debo recordarles que, mis probabilidades de éxito, aumentan en cada nuevo intento...».



Lucía Gómez Martín-Caro, voluntaria en el Comité español de ACNUR

«Cualquiera puede convertirse de la noche a la mañana en una persona en búsqueda de refugio»

TEXTO: CRISTINA BISBAL FOTO: ALBERTO CARRASCO

Siempre le interesó la actualidad internacional. Así que, tras terminar los estudios de Relaciones Internacionales, esta madrileña de 25 años cursó un master en Estudios Migratorios y de Cooperación en el Mediterráneo. En este ámbito encontró su vocación. Trabaja en el aeropuerto de Madrid y es voluntaria en ACNUR, un camino para desarrollarla, aprender y tratar de conseguir una sociedad más justa.

¿Siempre te has interesado por el voluntariado?

Sí, siempre me ha interesado el tercer sector y uno de los pilares sobre los que éste se construye es, sin duda, el voluntariado. Desde que tengo 18 años he colaborado

como socia o como voluntaria en varias ONGs. Me parece que es una muy buena manera de recordarnos que tenemos un compromiso con la sociedad y con el futuro de esta.



¿Desde cuándo colaboras con ACNUR?

Pasé una temporada en Grecia, con una ONG, con voluntarios internacionales, buscando la integración de familias refugiadas. A la vuelta seguía conectada con la situación de las personas refugiadas a través de los medios de comunicación o de mi entorno, y me dio mucha rabia ver que, en muchas ocasiones, se estaba proyectando una imagen de estas personas, a mi parecer, muy equivocada. Me pareció necesario sensibilizar a la población española, y hace ya año y medio encontré la oportunidad de colaborar como voluntaria en el Comité Español de ACNUR. No me lo pensé dos veces.

¿Qué labores realizas?

Colaboro en el área de Sensibilización y Educación al Desarrollo y, en especial, en el proyecto de charlas educativas en colegios e institutos de la Comunidad de Madrid. Son charlas interactivas en las que informamos sobre la realidad de las personas refugiadas a la vez que intentamos que el alumnado desarrolle su propio análisis y reflexión de la situación. Es una manera de sensibilizar utilizando otras realidades que van más allá de lo que solemos ver en los medios de comunicación. Además, desde finales de 2018, compagino esta actividad con otro proyecto que conecta la Universidad con el Refugio y la Agenda 2030 que define los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Nos enfocamos a la organización y desarrollo de talleres formativos y jornadas universitarias.

Cuéntame qué te motiva de las charlas en los colegios.

Son verdaderamente muy interesantes. Es sorprendente cuando llegas a los colegios y ves que el alumnado participa activamente. Hay interés por saber y aprender de un tema como este, que a día de hoy es tan mediático. Resulta curioso que muchas veces llegamos a los centros con el prejuicio de que los alumnos no van a tener prácticamente ningún conocimiento sobre el tema, y te quedas boquiabierto con sus reflexiones. Aprendo mucho de ellos, y todo esto hace que el trabajo sea infinitamente más constructivo y enriquecedor.

Imagino que conocer refugiados en primera persona impresiona y hace que cambies el chip respecto a lo que significa ser refugiado en otro país...

Desde luego. Pero no hace falta ser una persona refugiada para darte cuenta de lo difícil que es tener que comenzar una vida en otro país que no sea el tuyo y las barreras a las que te tienes que enfrentar. Por ejemplo, una persona que ha tenido que salir de España en búsqueda de trabajo para tener una vida mejor, puede entender la tesitura de una persona refugiada cuando llega a un país en el que el idioma, las normas y las costumbres son muy distintas a las suyas. Ciertamente una elige y otra se ve obligada a huir precipitadamente del país de origen a causa de conflictos, persecuciones y violaciones de derechos, asumiendo, además, un enorme riesgo durante el viaje hasta la cruzar la frontera del país. Se suma a que una vez en el país de acogida, deben afrontar situaciones complejas hasta que logran una solución duradera a su situación.

¿Crees que tenemos en nuestro país suficiente sensibilidad con el tema refugiados?

La gente conoce el tema, y cada día se llega a un espectro más amplio de la población. Sin embargo, considero que se tiene que trabajar aún más y conectar a la población española con la realidad de las personas refugiadas en España, para que ésta sea consciente de que nos toca directamente por nuestra historia pasada. Cualquiera puede convertirse de la noche a la mañana en una persona en búsqueda de refugio.

Además trabajas. ¿Cómo compatibilizas vida laboral y voluntariado?

Muy fácil, ¡organizándome! (risas). Siempre se saca tiempo para el voluntariado, aunque depende mucho de la semana y del tiempo que tengo disponible.

Hablas de lo mucho que aprendes en ACNUR. Pero imagino que aún es más lo que te aporta a nivel personal.

¡Claro! Me permite desconectar y hacer algo que me gusta y me motiva. Es una manera de fortalecer mi compromiso con la sociedad para ayudar a que ésta sea más justa y solidaria. Me conecta con una realidad distinta, de la que aprendo habilidades comunicativas, interpersonales, sociales además de fortalecer mis habilidades profesionales. ¿Qué más se puede pedir de un voluntariado? ✖



Y volver a nacer de las cenizas...

TEXTO: ANA SOJO IMÁGENES: © MUSEO DEL SEGURO DE FUNDACIÓN MAPFRE

«Solo hay un ave que se vuelve a sembrar y a generar a sí misma: los asirios la llaman fénix».

Ovidio, *Metamorfosis*,
XV, página 490

Si existe un ser mitológico capaz de simbolizar la inmortalidad, el renacer de sus propias cenizas y el volver a ser, es el Ave Fénix. Desde mediados del siglo XIX se convertiría en uno de los emblemas favoritos de las compañías de seguros en todo el mundo, en especial del ramo de incendios.

A nadie se le escapa el simbolismo que encierra el mito del Ave Fénix. Las fuentes clásicas, como por ejemplo Herodoto, sitúan su existencia en oriente y lo mencionan como un mito del mundo egipcio. Los egipcios lo llamaron Bennu y en su cultura representaba al sol que muere cada noche para resucitar al día siguiente.

Años más tarde, la figura del Fénix se cristianiza y se convierte en la representación de la resurrección. La tradición cristiana, en concreto la epístola a los Corintios, párrafo XXV de San Clemente cuenta lo siguiente: «Hay un ave, llamada Fénix. Esta es la

única de su especie, vive quinientos años; y cuando ha alcanzado la hora de su disolución y ha de morir, se hace un ataúd de incienso y mirra y otras especias, en el cual entra en la plenitud de su tiempo, y muere. Pero cuando la carne se descompone, es engendrada cierta larva, que se nutre de la humedad de la criatura muerta y le salen alas».

La iconografía clásica y medieval ha sido intensamente utilizada para representar la imagen de distintas compañías de seguros a lo largo de la historia. Además de su función informativa, las placas cumplían una función publicitaria: transmitían los valores y la imagen de las aseguradoras.

Escenas mitológicas, motivos medievales y animales fabulosos pueblan las placas de seguros: caballeros, castillos, coronas, escudos, ángeles, dragones, pegasos, grifos, leones alados y rampantes en una apasionante y brillante imaginería que si nos detenemos a observar nos transporta a un mundo prodigioso por descubrir.

Hoy en día la fuerza universal del mito legendario del Fénix sigue presente. El nombre Fénix es utilizado para denominar una

ingente cantidad de proyectos. Empresas e instituciones tan variadas como PEMEX, la CIA, la Real Federación Española de Fútbol etc. han utilizado el nombre Fénix para inspirar y poner en marcha distintas iniciativas.

Y no podemos olvidar que en la saga de Harry Potter hay dos importantes referencias: La orden del Fénix (que da nombre al quinto libro) y *Fawkes*, la mascota de Dumbledore que era un ave Fénix cuyas plumas fueron usadas para fabricar las varitas más poderosas de la saga. ✕

Información práctica del Museo del Seguro

Ubicado en Madrid, en la calle Bárbara de Braganza, 14, cuenta con 600 piezas expuestas y un total de 1.300 conservadas en los fondos de la institución.

Además, todas ellas se encuentran disponibles en la versión virtual del museo en www.museovirtualdelseguro.com.

Disponemos de visitas guiadas gratuitas para grupos, previa petición a través del formulario de nuestra web.

Algunos ejemplos del ave fénix como imagen de distintas compañías de seguros. Museo del Seguro de Fundación MAPFRE





Sueño de calidad, calidad de vida

TEXTO: ISABEL PRESTEL IMÁGENES: ISTOCK

No todo el tiempo que se pasa en la cama es durmiendo. Y no todo el tiempo que se duerme se disfruta de sueño de calidad. Sin embargo, contar con el suficiente número de horas de buen sueño es clave para el bienestar físico y emocional.

Solo es necesario tener una mala noche para entender la relación directa que existe entre el buen y abundante sueño y el bienestar. Aquello de tener una noche toledana equivale a hacer gala de cierta irritabilidad, falta de concentración e incluso mal cuerpo y dolor de cabeza. Claro que si en lugar de tratarse de un episodio esporádico pasa a ser recurrente, incluso habitual, podemos hablar de insomnio. Es decir, de un mal que sufren, según la Sociedad Española de Neurología (SEN), más de 4 millones de adultos en España. Los datos de la Sociedad Española de Neurología refieren que entre el 25 y 35% de la población adulta padece insomnio transitorio; y entre un 10 y un 15%, insomnio crónico.

En estos casos podemos hablar de consecuencias graves para la salud. En la última década, varios estudios evidencian que «el insomnio se asocia a efectos adversos para la salud, como la obesidad, la diabetes tipo 2, la hipertensión y las enfermedades

cardiovasculares», en palabras de Jesús Pujol, Miembro del Grupo de Trabajo de Insomnio de la Sociedad Española de Sueño (SES). Esta relación tiene que ver con la asincronía del ritmo circadiano y la secreción de insulina, entre otras cosas. Tampoco se debe olvidar que la falta de sueño también acarrea reducción en la calidad de vida y el rendimiento diario, déficits cognitivos y de memoria y problemas de ansiedad y depresión.

De todo esto se deduce que para tener una mejor calidad de vida es necesario dormir más horas. Algo que, sin embargo, cada vez se hace menos, según datos recientes del CIS, que afirman que la media de horas de sueño de los españoles está por debajo de las siete horas. Y poco más del 10% afirma no llegar a las seis horas diarias de sueño. No somos una excepción. Los datos del Centro Estadounidense de Control y Prevención de Enfermedades maneja datos muy similares. Datos que hablan de insuficiente descanso en la mayoría de los casos. Aunque no en todos porque, como comenta

Eduard Estivill, neurólogo, pediatra y especialista europeo en Medicina del Sueño, en el número de horas necesarias para el descanso, no somos todos iguales. «Un 5% de los adultos tienen suficiente con cinco o seis horas de sueño. Eso sí, deben ser el mismo número de horas todos los días. Es decir, si son personas que duermen ese tiempo de lunes a viernes y los fines de semana recuperan, es falso, porque el sueño no se recupera, se pierde, como el tiempo. La gran mayoría de los adultos necesitamos entre siete horas y media y ocho. Pero atención, hay un 5% de población adulta que, al contrario, necesita nueve horas de sueño; y es importante que se sepa, porque no es que sean vagos, sino que necesitan más horas de sueño para estar descansados».

El tema del número de horas está más o menos solucionado. Entonces se presenta otro dilema... saber si con ese tiempo descansamos lo suficiente o, lo que es lo mismo, si tenemos una buena calidad de sueño. Responde Estivill:



«El único indicativo que tenemos de si el sueño ha sido correcto es el estado en que nos encontramos al día siguiente. Si estamos despejados, concentrados, con ganas de hacer cosas, y no irritables es que hemos tenido un sueño adecuado en cantidad y calidad». En efecto, uno no siempre se levanta en esas condiciones, incluso aunque se haya estado durmiendo las consabidas ocho horas. Porque igual de importante que el número de horas es la capacidad del sueño de reparar cuerpo y mente: «Por ejemplo, si tenemos al lado a una persona que se mueve, da patadas, hace ruiditos, ronca... Aunque no nos despierte, nos puede producir

la sensación de que ese sueño no ha sido reparador. Por eso, no solo debemos valorar las horas, sino la profundidad de este sueño, es decir, que se pase por todas las fases: profundo, superficial y REM. Solo así tendremos un sueño reparador», asegura el director de la Clínica del Sueño. Una de las condiciones para conseguirlo es que se duerma de noche. «El cerebro está programado para dormir por la noche y estar despierto de día. Así lo indica el pequeño reloj biológico que tenemos, un grupo de células, el núcleo supraquiasmático del hipotálamo, que actúa como reloj y nos indica estas horas de sueño y de vigilia. Esto hace que

si tratamos de dormir durante el día el sueño sea poco reparador.» En concreto, la franja horaria más adecuada para dedicar a dormir es la que va de desde las 23:00 a las 07:00 horas. «En el primer periodo, las tres o cuatro primeras horas, aparece el sueño profundo que es cuando descansamos físicamente. En la segunda parte de la noche realizamos el sueño REM, que es en realidad cuando configuramos nuestra memoria. Ambas partes son importantes. La primera para la reparación física y la segunda, la intelectual».

Hay quien asegura que con tener un buen primer descanso es suficiente, pero no es cierto.

Ambos son igual de importantes. Estivill continúa: «La función del sueño es básicamente de reparación y restauración de tipo físico, pero también reparación, almacenamiento y configuración de la memoria. Por eso, si estamos muy cansados necesitamos dormir, sobre todo las fases profundas. Y si nuestra actividad laboral no es muy activa, pero sí intelectual, necesitaremos las mismas horas de sueño para sentirnos descansados al día siguiente. Por eso hemos de dormir las siete y media u ocho horas de sueño en las horas adecuadas. Es lo que nos va a dar calidad de sueño». Y es así tanto si nuestro trabajo es de mozo de almacén como si es de escritor.

El cerebro humano está tan bien hecho que incluso sabe cuál es el momento adecuado para retirarnos si queremos conseguir un buen descanso. Y para que no nos pille desprevenidos, nos va avisando. «Es lo que llamamos *las puertas del sueño*», comenta Estivill. En el documento *Sueño saludable: evidencias y guías de actuación*, de la Sociedad Española de Sueño se explica así: «El sueño de calidad se inicia aproximadamente dos horas después del comienzo de la producción de melatonina que coincide con el inicio de la fase descendente de la temperatura corporal central y de la fase ascendente de la temperatura de la piel distal». Es el momento perfecto para cerrar los ojos: «Cuanto más se aleje el horario de sueño de esta ventana temporal, peor será su calidad.»

Para aprovechar ese momento propicio, es conveniente que prepararemos el cerebro para desconectar. Dice Estivill: «Dos horas antes de irnos a dormir hay que desconectarse de las redes sociales, no solo por la activación mental que producen, sino también por el efecto nocivo de la luz azul que tienen estos artilugios. Además, hay que hacer

una actividad relajante, que no tenga nada que ver con nuestra actividad laboral. Y, si no se pueden zanzar, aparcas las discusiones para el día siguiente». Resumiendo y como le decía a Eduard Estivill su abuela: «No sé por qué te dedicas a esto del sueño si lo único que se necesita para dormir bien es tener la conciencia tranquila».✕



Estos indicadores te dirán si tu sueño es de calidad

No siempre es sencillo saber si el rato que uno pasa en la cama, incluso durmiendo, se aprovecha como un buen sueño. Estos indicadores publicados por la americana National Sleep Foundation le ayudarán a averiguarlo.

- Tardar menos de media hora en caer en los brazos de Morfeo es buena señal. Y no tan habitual como uno cree. Recuerde que hay actividades que activan su cerebro en lugar de relajarlo.
- Despertarse como mucho una vez a lo largo de toda la noche o incluso no despertarse hasta la mañana. Por el contrario, interrumpir el ciclo de

sueño en varias ocasiones supone estar cansado al día siguiente.

- No permanecer despierto más de 20 minutos como mucho durante toda la noche indica que ha tenido un buen descanso. Para ello, diga adiós al consumo de alcohol o cafeína.
- El 85% del tiempo que pasa en la cama debe estar durmiendo. Así lo dice la National Sleep Foundation. Para averiguarlo reste el tiempo que le ha costado dormirse y el que ha pasado despierto en la noche, al tiempo total que ha pasado entre las sábanas.



Rumbo al «objetivo cero»

Conferencia *¿De la visión cero al objetivo cero? Liderazgo en la mejora de la seguridad vial*

TEXTO: RAMÓN OLIVER IMÁGENES: ALBERTO CARRASCO

Cero siniestros mortales en la carretera. Ese es el ambicioso horizonte al que cada vez más naciones miran con una mezcla de esperanza y mucha cautela. Y fue también el objetivo de la conferencia *¿De la visión cero al objetivo cero? Liderazgo en la mejora de la seguridad vial* que organizamos en el Congreso de los Diputados español el pasado mes de diciembre y en la que participaron destacados especialistas de seguridad vial de todo el mundo.

Utopía para unos, posibilidad real para otros, la iniciativa «objetivo cero», surgida en Suecia hace dos décadas ha ido ganando adeptos entre los gobiernos, especialmente en Europa, donde países como Países Bajos, Suecia, Noruega, Finlandia, Luxemburgo o Eslovenia ya la han incorporado a sus respectivos marcos normativos con leyes de rango parlamentario. En España el objetivo cero aún no cuenta con ese refrendo legislativo. No obstante, los avances producidos en materia de seguridad vial en los últimos años han convertido a nuestro país en referente internacional, como así lo reconoce la propia Unión Europea. En ese marco, Fundación MAPFRE organizó el pasado mes de diciembre en el Congreso de los Diputados la conferencia *¿De la visión cero al objetivo cero? Liderazgo en la mejora de la seguridad vial*. Un

evento auspiciado por la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso en el que participaron destacados especialistas en seguridad vial tanto nacionales como de fuera de nuestras fronteras y en cuya inauguración intervinieron el presidente de Fundación MAPFRE, Antonio Huertas, y el ministro del Interior de España, Fernando Grande-Marlaska. «Debemos concienciar a todos los ciudadanos y responsables de las políticas de seguridad vial de que el único objetivo éticamente aceptable es alcanzar las cero víctimas graves o mortales», con estas palabras, Huertas ponía el foco en el objetivo del encuentro.

Cada año pierden la vida en las carreteras de todo el mundo 1.350.000 personas (una cada 24 segundos), lo que representa más del 95% de las muertes totales por transporte. Los incidentes de

tráfico son ya la principal causa de muerte entre los hombres jóvenes. Unas cifras que los expertos consideran inaceptables. «Imaginemos que todos los años se estrellaran 5.000 aviones en el mundo. Sería inconcebible. ¿Cómo es posible, entonces, que si consideremos políticamente tolerables tantas muertes en carretera?, reflexiona Matthew Baldwin, subdirector general de Movilidad y Transporte de la Comisión Europea. Los 25.000 fallecidos en 2017, frente, por ejemplo, a los 250.000 de África, hacen de Europa un abanderado en cuanto a la lucha contra los incidentes de tráfico fatales. Unas cifras que, sin embargo, insiste Baldwin, no son motivo para sacar pecho. «El único objetivo aceptable es el cero, porque cada muerte es una muerte de más que deja a una familia sumida en el dolor», remarca. Y es que, cómo señala,

Julio Domingo, director general de Fundación MAPFRE, «el peligro de hablar de estadísticas está en olvidar que detrás de esos números siempre hay personas».

Sistemas seguros

La filosofía «visión cero» supone un cambio radical de enfoque en la manera de abordar la seguridad vial. «Hace veinte años se anteponía el coste a la vida o la salud, y toda la responsabilidad se trasladaba al usuario. El planteamiento era: son los conductores quienes generan millones de euros al Estado con su conducción negligente, y se prefería castigar a educar o a prevenir», recuerda Claes Tingvall, profesor de la Universidad de Chalmers (Suecia) y padre ideológico de la visión cero.

El nuevo planteamiento, agrega Veronique Feypell, de la ITF-OCDE, le da la vuelta a la ecuación de la gestión de la seguridad vial desde una triple perspectiva. «El enfoque tradicional pretendía

Claes Tingvall: «Hace veinte años se anteponía el coste a la vida o la salud, y toda la responsabilidad se trasladaba al usuario»

acabar con todos los siniestros; hoy la prioridad son los fatales. Además, antes las políticas eran esencialmente reactivas, mientras que hoy se trabaja más en la prevención a través de la identificación de riesgos. El último gran cambio es que la responsabilidad de la lucha contra los siniestros ha dejado de recaer íntegramente en el conductor para pasar a ser compartida con los gestores políticos».

Álvaro Gómez Méndez, director del Observatorio Nacional de

Seguridad Vial, prefiere hablar de «sistemas seguros» antes que de «objetivo cero» para evitar que la cuestión pueda banalizarse. Para este experto, las infraestructuras son un factor clave: «Hacer carreteras es caro; hacerlas seguras no lo es tanto», asegura. En esa misma línea, Francisco Menéndez, director de la Agencia Gallega de Infraestructuras, aboga por hacer carreteras «que perdonen errores y ofrezcan una segunda oportunidad al conductor». Su propuesta para lograr ese objetivo incluyen medidas sencillas como «una señalización clara o la supresión de cunetas profundas y barreras innecesarias».

Y es que, tercia Tingvall, el viejo pretexto de que la seguridad vial sale cara no se sostiene. «No es cuestión de cuánto dinero gastas, sino de invertirlo en la forma correcta», argumenta. Un ejemplo de cómo la innovación está reduciendo los incidentes graves significativamente lo encontramos en las rotondas en cruces conflictivos. Otra medida cada vez más extendida y que acredita resultados muy positivos es la fórmula «2+1» (dos carriles en un sentido y uno en el otro, de modo alternativo, y una mediana en el medio). «Los humanos cometemos errores en la carretera», dice Matthew Baldwin. «Un sistema seguro debe prever ese factor de falibilidad, con carreteras y vehículos más seguros».

Gestionar la velocidad

Un dato: en 2017 351 peatones fallecieron en España como



«Debemos concienciar a todos los ciudadanos y responsables de las políticas de seguridad vial de que el único objetivo éticamente aceptable es alcanzar las cero víctimas graves o mortales», Antonio Huertas



El presidente de Fundación MAPFRE, Antonio Huertas, participó en la conferencia

resultado de atropellos. Desde la DGT, su máximo responsable, Pere Navarro, incide en que «la medida más eficaz para reducir la siniestralidad es calmar el tráfico, es decir, reducir la velocidad». Casco, velocidad, distracciones, cinturón de seguridad y alcohol son, según Navarro, los cinco principales factores críticos que intervienen en los siniestros con resultado mortal.

Educando desde el colegio

La educación vial es otro de los instrumentos que tienen a su alcance los distintos organismos encargados de la seguridad en las carreteras. Como resalta Álvaro Gómez, «un conductor seguro es un conductor formado que conoce y respeta las normas». Un proceso que debe comenzar mucho antes de que alguien tenga la edad legal para situarse detrás de un volante. Javier Barbero, delegado de Salud, Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid,

subraya que solo el año pasado 400.000 niños y jóvenes recibieron educación vial en esta ciudad. El objetivo, como ilustra Sara Hernández, alcaldesa de Getafe, es que sean los propios niños quienes «regañen a sus padres» cada vez que les vean cometer una infracción como cruzar con el semáforo en rojo.

Precisamente Getafe es un ejemplo viviente de ayuntamiento implicado en la sensibilización de toda la población en cuestiones de seguridad vial. Esta localidad de 200.000 ha demostrado que el objetivo cero no es una quimera, y puede presumir de no haber sufrido siniestros mortales dentro de sus límites urbanos durante dos años consecutivos: 2016 y 2017. «Nosotros entendemos visión cero como una metodología y una filosofía compartida por toda la ciudad», resume su alcaldesa. Para estimular esa participación ciudadana, este ayuntamiento ha puesto en marcha una serie de

medidas como un radar móvil cuyo emplazamiento es decidido por los propios vecinos. La implicación de la policía municipal es clave, y en ese sentido están teniendo mucho calado las «multas simbólicas o pedagógicas», en las que el infractor es informado de las posibles consecuencias físicas de un siniestro.

El problema de las ciudades

A nivel internacional, el 40% de los siniestros mortales se producen en el espacio urbano. Tal vez por eso las ciudades se han convertido en un foco de innovación en cuanto a seguridad vial. La estadounidense Boston ha colocado el acento en la velocidad, a través de una ambiciosa campaña de sensibilización: «Speed really matters» («La velocidad realmente importa»), y en acercar el transporte público a todos los hogares. Barcelona, por su parte, se ha convertido en la ciudad europea con mayor número de motocicletas por habitante, representando ya el 22,2% del parque móvil de la ciudad. La ciudad condal se adhiere a la visión cero incorporando prioridades como diseñar un espacio urbano adecuado para las personas mayores, uno de los colectivos más afectados por los siniestros mortales.

La maquinaria está en marcha, porque, como expone Antonio Huertas, presidente de Fundación MAPFRE, «asociaciones de víctimas, países, administraciones regionales y ciudades, empresas, fundaciones e instituciones de todo el mundo han dicho “basta ya” y se han puesto manos a la obra». ⊗

Matthew Baldwin

Subdirector general de Movilidad y Transporte de la Comisión Europea

«No podemos permitirnos que la gente deje de ir a trabajar en bici porque resulte peligroso»

Al frente de la subdirección general de Movilidad y Transporte de la Comisión Europea desde 2016, Matthew Baldwin había ocupado anteriormente responsabilidades específicas dentro del campo de la aviación, también en el marco de las instituciones comunitarias. Sin duda esta experiencia en un sector que históricamente se ha caracterizado por extremar las medidas de seguridad hace del británico una persona especialmente determinada a combatir un problema, el de las muertes y siniestros graves en carretera, que no duda en calificar como «epidemia».

¿Es utópico hablar de cero muertes en carretera?

Cada año mueren 1.350.000 personas en incidentes de tráfico, así que corremos el riesgo muy real de que nos quedemos con que es una utopía. Hay que ir paso a paso, implantando paulatinamente medidas que sabemos que funcionan para llegar a ese objetivo cero. En la UE se han conseguido mejoras del 50% entre 2000 y 2010, así que sabemos que el reto de rebajar otro 50% de aquí a 2030 es realista. Hay que buscar inspiración en otros sectores, como el de la aviación civil, en el que el desarrollo y aplicación rigurosos de los protocolos de seguridad y las responsabilidades compartidas están arrojando excelentes resultados. Reducir al mínimo las 25.000 muertes y 135.000 heridos graves que se producen anualmente en Europa no puede ser tomado como una utopía. Es una situación que tiene que cambiar.

¿Es la seguridad un asunto moral?

Créame, no soy un filósofo, pero creo que es inmoral aceptar sin más que se produzcan tal cantidad de muertes por culpa del tráfico. Sobre todo, cuando tenemos la certeza de lo que hay que hacer para que ese número se reduzca e incluso desaparezca. La comisaria Europea de Transportes Violeta Bulc lo llama el «asesino silencioso», porque sabemos que mueren 25.000 personas cada año pero casi nadie habla de ello.

¿A qué se debe la caída registrada últimamente en Europa en cuanto a siniestros mortales?

Es un tema complejo en el que concurren muchos aspectos. El primero es la dramática mejora de la seguridad en los vehículos de motor, promovida parcialmente por la legislación de la UE. Ahora es el momento de atender a otros factores como los límites de velocidad, el consumo de alcohol y drogas al volante, o las distracciones. El segundo aspecto a considerar son los nuevos patrones de movilidad, en los que se ha mejorado pero aún queda mucho por hacer. La



reducción de muertes entre usuarios de coches no ha ido acompañada del mismo descenso entre los usuarios más vulnerables de nuestras carreteras: ciclistas, motoristas y peatones. Los incidentes de tráfico no pueden enturbiar la llamada «movilidad activa», con la que se reduce la contaminación y los embotellamientos en las ciudades. No podemos permitirnos que la gente deje de ir a trabajar en bici porque resulte peligroso.

¿La economía juega un papel en los siniestros de tráfico?

La recesión económica puede haber enmascarado una mejora que no era del todo real. Con menos movilidad, había menos siniestros. Ahora que la economía europea está volviendo a crecer tenemos que asegurarnos de que el número de incidentes fatales no repunta. Las muertes y las lesiones de gravedad no pueden ser el precio que paguemos por desplazarnos más.

Claes Tingvall

Profesor de la Universidad de Chalmers (Suecia)

«Visión cero aplica la ética médica a la seguridad vial»

Claes Gustav Tingvall (Karlstad, Suecia, 1953) empezó a interesarse por la seguridad en las carreteras desde muy joven, y antes incluso de terminar sus estudios superiores, ya consiguió su primer trabajo como analista de seguridad vial. Tras doctorarse en Epidemiología, en el año 1995 fue reclutado por su gobierno para dirigir la Oficina de Seguridad Vial. Fue allí donde se dio cuenta de que sus aprendizajes en el campo de la Medicina y la protección de la salud podrían encajar muy bien en la lucha contra los siniestros mortales en carretera. Sus ideas dieron origen en 1997 a la «visión cero», una revolución en el planteamiento de la seguridad vial que hoy se extiende por todo el mundo.

«Visión cero» nació hace dos décadas en Suecia. ¿Fue bien acogida?

Tuvimos que vencer muchas barreras. En Suecia hablar de «visión cero» era complicado, porque somos racionales y no nos gustan los planteamientos demasiado «optimistas». Además, en aquel momento cualquier inversión en seguridad tenía que estar muy bien justificada desde el punto de vista económico. Nosotros pensábamos que la vida y la salud siempre debían estar por delante, que esa era una línea roja que no podía cruzarse a la hora de diseñar políticas. Fue un mensaje que a las personas que planificaban y manejaban los presupuestos les costó entender.

Tuvo que venir un médico a explicárselo

Visión cero traslada buena parte de la responsabilidad a los gestores del sistema como los responsables de las carreteras o las ciudades. Estos organismos deben ser activos en la toma de decisiones desde sus respectivos ámbitos de actuación para tratar de reducir las víctimas mortales. Es una filosofía que, por ejemplo, nadie discute en el campo de la medicina. Si un médico detecta que algo funciona deficientemente y que está en su mano mejorarlo, lo hace; es muy sencillo. Visión cero traslada, de alguna manera, la ética médica al campo de la seguridad vial.

Pero sus ideas llegaron hasta el Parlamento sueco

Llegó una ministra nueva que había trabajado anteriormente en temas de seguridad y salud laboral, por lo que captó rápidamente la idea y quiso seguir profundizando. Yo tenía una visión un tanto naif, y realmente no comprendía la clase de fuerzas a las que me estaba enfrentando. De no haber sido por la Ministra, el proyecto habría muerto. Pero lo salvó. Fue muy valiente y llevó la Visión cero al Parlamento. Ni un solo partido votó en contra.



¿Evitar siniestros fatales es caro?

Salvar vidas es barato si actúas con inteligencia y si aplicas la ciencia y la innovación. Si te atreves a probar cosas que nunca antes se han hecho. Los gobiernos que no tienen interiorizada esa cultura dicen: «nosotros queremos ayudar al conductor a que siga circulando». Pero si el coche se sale de la carretera o invade al sentido contrario, piensan que no es su problema, sino del conductor, que habrá hecho algo mal. Nuestro planteamiento es: en lugar de limitarnos a seguir tratando de reducir el número de siniestros, empecemos, además, a diseñar un tipo de carreteras más «amigables» ante los siniestros. Medidas como eliminar barreras, proteger los árboles con atenuadores de impacto cuando sea necesario, o introducir rotondas son relativamente fáciles de implantar y tienen un efecto inmediato. Y si las aplicas en el mismo momento del diseño de las carreteras, el coste puede ser del orden de un 1% más, o incluso menos.



La seguridad y los patinetes eléctricos: un reto emergente

TEXTO: DAVID LOSA IMÁGENES: ISTOCK



La rápida proliferación de los llamados vehículos de movilidad personal, probablemente un elemento clave de la futura movilidad sostenible, ha dejado al descubierto importantes lagunas legales y muchas dudas sobre cómo circular con ellos entre usuarios, peatones y demás conductores, como indica un nuevo informe elaborado por Fundación MAPFRE. Coincidiendo con las primeras víctimas mortales asociadas a estos vehículos, en España ya se está trabajando en algunas normas generales.

A veces la realidad nos atropella y hay que legislar con urgencia. La repentina invasión de vehículos de movilidad personal (VMP) en las ciudades ha elevado el debate social a las instituciones sin apenas tiempo para la reflexión. Todo se ha acelerado por la fulgurante actividad de las empresas de alquiler de patinetes eléctricos, que han inundado las calles de estos vehículos durante los últimos meses.

Lo que hace poco más de un año era una anécdota es hoy un fenómeno urbano con importantes consecuencias en el devenir de las ciudades, como confirma el informe *Nuevos sistemas de movilidad personal en ciudad y sus problemas asociados a la seguridad vial*, elaborado por Fundación MAPFRE, en colaboración con la Asociación Española de la Carretera. En primer lugar, muchas personas han descubierto esta nueva e imparable forma de movilidad: según la Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal (AUVMP), más de 20.000 vehículos de este tipo ya circulan por España. Y en segundo, una aplastante mayoría de peatones y conductores (9 de cada 10) considera que hay que abordar una normativa que regule su uso.

Potencialmente peligrosos

También hay consecuencias trágicas derivadas de esta nueva forma de movilidad. Por desgracia, las primeras víctimas mortales han llegado en 2018. Según el informe de la Fundación MAPFRE, cinco personas perdieron la vida en nuestro país en accidentes con VMP implicados, por causas como la pérdida de control y posterior atropello al usuario del VMP por otro vehículo, atropellos a peatones o golpes derivados, caídas, etc. Muertes que, junto con los 273 incidentes (en los

primeros 11 meses de 2018) que confirmó la Fiscalía de Seguridad Vial, corroboran un abrupto incremento de la siniestralidad de los VMP. «Por poner el ejemplo de Valencia, en el año 2016 no hubo ningún incidente con este tipo de vehículos, en 2017 ya hubo 5, y en 2018, que sepamos, 38 incidentes», explica Jesús Monclús, director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE.

Hasta noviembre de 2016 este tipo de vehículos no aparecía codificado en reglamentación estatal alguna. Fue entonces cuando la Dirección General de Tráfico publicó la Instrucción 16/V-124, que los define como «vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que por su construcción, pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico». La DGT, eso sí, dejaba claro que no son asimilables a la figura del peatón ni catalogables como vehículos de motor. Dicha Instrucción, sin embargo, otorgaba libertad casi plena a los ayuntamientos para que regulasen las limitaciones de circulación en cada localidad, afirmaba que no es necesario tener autorización administrativa para manejarlos



Informe *Nuevos sistemas de movilidad personal en ciudad y sus problemas asociados a la seguridad vial*, elaborado por Fundación MAPFRE.



y no obligaba a contratar seguro alguno para un uso privado. En aquella Instrucción también se catalogan los VMP en cinco grupos, en función su peso, velocidad máxima y altura y de los ángulos peligrosos que puedan ocasionar daños en caso de atropello.

Grandes ventajas, mucho desconcierto

Ese «saco» de VMP aglutina vehículos con pesos, dimensiones y velocidades diferentes: *segways*, monociclos eléctricos (*airwheels*), aerotablas (*hoverboards*), patinetes eléctricos, monopatines eléctricos, etc. Sin embargo, todos tienen en común una serie de ventajas que han permitido su rápida penetración en las ciudades, especialmente en el caso de las máquinas autoequilibradas (*hoverboards*, *segways*) y, sobre todo, de los patinetes eléctricos: son

rápidos, ligeros, fáciles de usar y transportar, tienen autonomía suficiente para desplazamientos urbanos, no sufren atascos, son económicos en su uso y no contaminan. Una solución ideal para trayectos urbanos no excesivamente largos, o como complemento a otros medios de transporte públicos o privados.

Pero no todo es tan perfecto. Los VMP deben convivir en las ciudades tanto con peatones como con otros vehículos más pesados, voluminosos y rápidos que ellos. Igual que, por ejemplo, las bicicletas, aunque en el caso de estos «nuevos» vehículos ni sus usuarios ni el resto tienen claro aspectos básicos como por dónde deben circular o a qué velocidad. Este «despiste» generalizado queda bien reflejado en los resultados de la encuesta que recoge el informe la Fundación MAPFRE, realizada entre más de 500 conductores, peatones

y usuarios de VMP. Según este sondeo, el 49% de usuarios de VMP no conoce si existe una normativa sobre el uso adecuado de estos vehículos. Es más, el 40% de las personas que utiliza este medio de transporte considera que puede circular por cualquier lugar.

Los ayuntamientos deciden

Una de las explicaciones a ese desconcierto es obvia: no existe una norma homogénea. La norma general deja tantos cabos abiertos que las diferencias entre unas normativas locales y otras son demasiado grandes. Por ejemplo, algunas localidades han estipulado que 16 años es la edad mínima para conducir un VMP, mientras que otras ni siquiera regulan este aspecto. En algunas es obligatorio llevar casco si se conduce un patinete eléctrico, mientras que en otras solo están obligados los menores de 16 años. Lo mismo ocurre con otro tipo de equipamiento como elementos reflectantes, luces o timbres, cuya obligatoriedad o no es, de nuevo, decisión local.

Con todo lo anterior, la mayor confusión procede de la dificultad de los usuarios para identificar por qué zonas pueden circular con sus VMP. Y no es extraño, ya que las ordenanzas municipales, si es que existen (muchos ayuntamientos aún están redactándolas), son muy recientes, a menudo difusas y poco publicitadas. Una vez más, la disparidad de criterios es la norma.

El laberinto legal al que se enfrentan los VMP no es exclusivo de España. A nivel internacional

Los VMP son una solución ideal para trayectos urbanos no excesivamente largos, o como complemento a otros medios de transporte públicos o privados. Pero no todo es tan perfecto

el marco es igualmente dispar, como también recoge el informe de Fundación MAPFRE. Legislaciones inexistentes (Francia), restrictivas (Reino Unido o Hong Kong) o muy permisivas (en Estados Unidos, la mayoría de las normativas estatales y locales permiten circular por las aceras) reflejan también, a escala global, la extrema rapidez con la que se ha instalado esta nueva movilidad urbana.

La DGT recoge el guante

La buena noticia es que el panorama puede aclararse a medio plazo. La Dirección General de Tráfico de España trabaja ya en un Real Decreto que trazará las líneas generales que regularán este tipo de vehículos, como confirma Jorge Ordás, subdirector general de Gestión de la Movilidad y Tecnología de la DGT: «Este Real Decreto se integrará en el Reglamento General de Vehículos y recogerá una definición más precisa de los VMP como “vehículos de propulsión eléctrica”. Esto significa que, por el mero hecho de ser considerados como vehículos, ya se les aplicará lo que dice el Reglamento General de Circulación en relación a temas como conducción con drogas o alcohol, auriculares o teléfonos móviles. Además, tampoco podrán circular por la acera». Por otra parte, el Real Decreto, que el Gobierno espera aprobar antes de junio de 2019, limitará la velocidad de los VMP a un máximo de 25km/h, «como estipula el borrador de la norma técnica europea con el que trabajamos», aclara Ordás. Tampoco podrán

circular por calzadas cuyo límite de velocidad supere los 30 km/h.

Mientras la normativa se adapta a las nuevas formas de movilidad, las propias ciudades ya debaten cómo reinventarse para absorber a estos nuevos vehículos. «No debe haber una competencia ni una lucha entre vehículos. Hay que regular las velocidades y los espacios de cada

uno. La idea es que una persona pueda usar diferentes tipos de transporte para realizar un solo trayecto, pero para ello la ciudad debe adaptarse para que haya lugares que faciliten esa multimodalidad», opina el experto Rafael Hernández López, director del máster en Movilidad Urbana de la Universidad Camilo José Cela (Madrid). ✕



¿Usuario de VMP? ¡Viaja con seguridad!

Mientras llega la ansiada reglamentación estatal que defina ciertas obligaciones para los usuarios de Vehículos de Movilidad Personal, el sentido común es nuestra mejor arma para manejarlos de forma segura. «Estos vehículos no deben circular por las aceras, porque estas son para los peatones. Tampoco deben circular por carretera, donde hay vehículos pesados circulando a 80 km/h, ni en los carriles urbanos normales con límite de 50 km/h donde hay autobuses y furgonetas. Por tanto, nos quedarían las calles calmadas, con limitación a 30 km/h o inferior, y aquellas zonas para bicicletas como los carriles bici», aclara

Jesús Monclús, director de Prevención y Seguridad Vial de Fundación MAPFRE.

Además de limitarnos a circular por zonas «seguras», Monclús insiste en la necesidad de tomar otras medidas para evitar posibles incidentes o, al menos, minimizar sus consecuencias: «En primer lugar, debemos hacernos más visibles, con elementos o ropa de alta visibilidad o reflectante por la noche. También deberíamos utilizar el casco para proteger la cabeza, que es la parte más importante y vulnerable de nuestro cuerpo. Y es importante conocer la normativa de nuestro municipio y no intentar competir por el mismo espacio con otros vehículos más pesados».

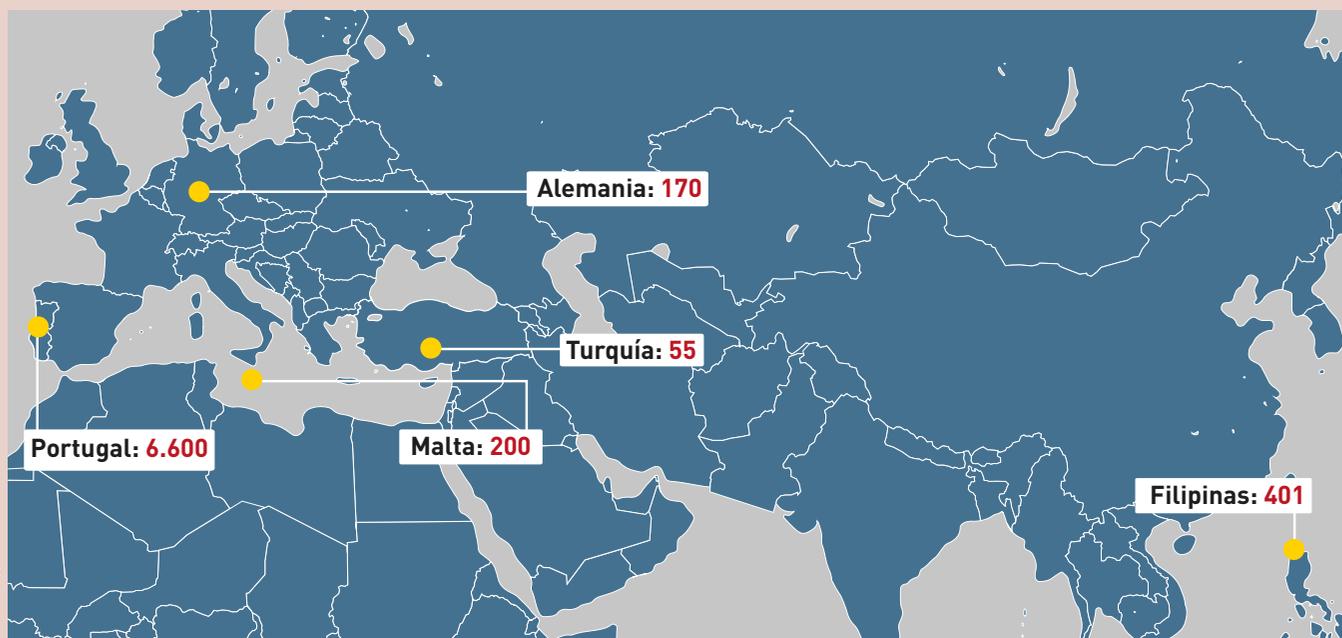
Los datos del Programa Mundial de Alimentos son alarmantes. Alrededor de 795 millones de personas en el mundo no tienen suficientes alimentos para llevar una vida saludable y activa. Entre ellos, 66 millones de niños en edad escolar primaria asisten a clases con hambre en los países en desarrollo.

Proyectos de nutrición en el mundo

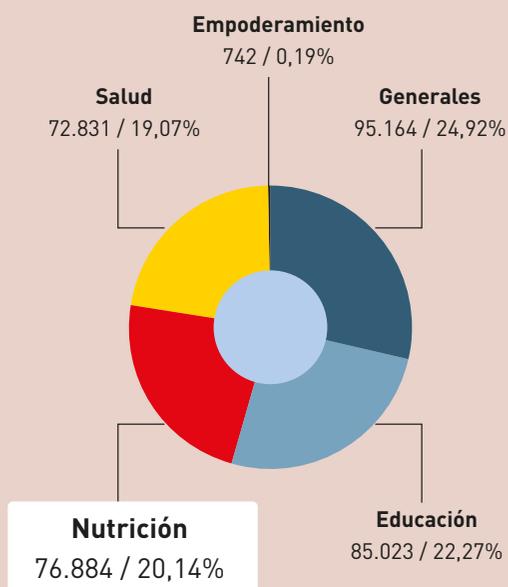
Beneficiarios por país



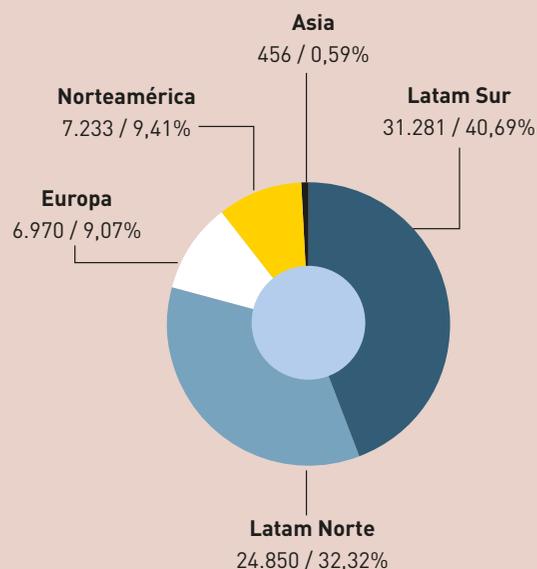
Sabemos que es difícil progresar cuando la principal preocupación es conseguir sobrevivir. Por eso, y mas allá de las cifras, en cada plato de comida que damos a los 76.884 beneficiarios de nuestros programas de nutrición, les ofrecemos un poco de esperanza y un futuro mejor.



Total beneficiarios proyectos MAPFRE



Proyectos de nutrición por área geográfica



Otra manera de ayudar

TEXTO: SCHEHREZADE PARRO

Profesores solidarios

Asociación MAYAS (Maestros y Alumnos Solidarios) nació en 2009 para dar un futuro mejor a niños sin recursos en Madrid, ofreciendo apoyo escolar desde infantil a secundaria. Profesores solidarios evitan de esta manera que abandonen prematuramente sus estudios. Además, cuentan con becas de comedor que ayudan mensualmente a más de cincuenta familias con recursos limitados. En el ámbito internacional, esta asociación ayuda a cuatro casas de acogida y organizaciones locales en Bolivia y Nicaragua, donde becan a alrededor de 90 estudiantes, financiando

el coste de la matrícula escolar, el material y el transporte de los niños. Quien desee colaborar puede hacerlo con una contribución económica. También existe la posibilidad de «apadrinar» a un niño en Bolivia o Nicaragua y becar sus estudios para que puedan optar a un futuro mejor. Otra modalidad de colaboración es ser profesor solidario, prestando ayuda a los niños con los deberes.

Si quieres conocer más acerca de la asociación MAYAS, puedes acceder a su página web:

<http://www.asociacionmayas.org/>



De víctimas a supervivientes con MUM

Creada en 2010, la asociación MUM (Mujeres Unidas contra el Maltrato) atiende el desarrollo personal de mujeres maltratadas y su incorporación a la sociedad. Actualmente ofrecen servicios de atención psicológica, asesoramiento legal, inserción laboral, acompañamiento, ayudas a familias, actividades grupales y un servicio especial de seguridad de manos de un equipo profesional y altruista de psicólogos, abogados y trabajadores sociales. Entre los proyectos activos que llevan a cabo en España, se encuentra una plataforma virtual llamada Umoja Violeta (nombrada como el pueblo keniano formado exclusivamente por mujeres); Eco-Aldea, un proyecto de vivienda; Amazona, un proyecto de prevención y educación; Laborando, para la inserción laboral, y Sumar Llevando, el programa de voluntariado de la asociación.

Su página web es

<https://asociacionmum.org/>



Prótesis a prótesis

Alberto Cairo lleva más de 25 años trabajando en un centro ortopédico de la Cruz Roja en Afganistán. Nacido en Italia, se licenció primero en derecho y luego en fisioterapia. Decidió viajar como voluntario durante un año a Sudán y posteriormente a Afganistán. Hoy, 28 años después, continúa trabajando como jefe del programa de rehabilitación física de la CICR (Comité Internacional de la Cruz Roja) en una de las zonas con más conflictos del panorama internacional, atendiendo a quienes, por desgracia, pisaron minas antipersona. Su centro no solo ofrece atención, prótesis y rehabilitación gratuita, también les ofrecen trabajo en el centro o les conceden microcréditos para que desarrollen pequeños negocios y puedan mantenerse por su cuenta. Para conocer más acerca de los centros de ortopedia que dirige la Cruz Roja en Afganistán accede aquí:

<https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/field-newsletter/2012/afghanistan-orthopaedic-newsletter-2012-02-12.htm>

Visto en la red

Conoce todas nuestras actividades a través de las redes sociales. En esta sección descubrirás una selección de los mejores posts de Facebook, Twitter e Instagram.

f FACEBOOK

@FundaciónMapfre
@fundaciónmaprefcultura
@FMobjetivocero

t TWITTER

@fmapfre
@mapfreFcultura
@FMobjetivocero
@FMculturaCat

ig INSTAGRAM

@maprefcultura

EL MEJOR TUIT

@fmapfre 5 feb.

¡Feliz Año Nuevo Chino! El 2019 es el año del Cerdo, símbolo de prosperidad económica. ¿Qué mejor propósito que aprender a prevenir imprevistos? Te ponemos a disposición las herramientas básicas.
#Fintech #Economy
5 retweets
4 Me gusta



maprefcultura

Sala Fundación MAPFRE Bárbara de Braganza

Los folletos de sala pueden ser un gran aliado para conocer las claves de una exposición. ¿Tú que haces con ellos después?, ¿los devuelves o los coleccionas?

#ExpoAnthonyHernandez #Fotografía #PlanesMadrid



♡ 248 me gusta



maprefcultura

Sala Fundación MAPFRE Recoletos



Un momento clave para la historia del arte y todo lo que aconteció después. Mañana podrás descubrirlo: conoce los movimientos y autores fundamentales del arte ruso de las tres primeras décadas del siglo XX. 📷 Gracias por la foto @alyona.rasskazova

#ArteRevolución #Pintura #PlanesMadrid

♡ 607 me gusta



Objetivo Cero



El pasado 1 de febrero fue la segunda semana de la iniciativa «Kiss&Go» (besa y vete). Es un programa piloto para mejorar la movilidad y seguridad vial en el entorno de los colegios Ciudad de Roma C.P.E.I.P. y Colegio Montserrat FUHEM de Madrid. Esta iniciativa surge tras los continuos atascos generados en hora punta en dichas zonas. Descubre cual es la solución propuesta.
<https://bit.ly/2S1Lpba>



Fundación MAPFRE

PREMIOS SOCIALES

¡El compromiso y la solidaridad tienen premio! Otro año más, buscamos personas, instituciones, proyectos destacados dedicados a cambiar el mundo. La convocatoria de los Premios Fundación MAPFRE a la Innovación Social ya está abierta, ¡te esperamos!

#PremiosSocialesFM
<http://bit.ly/PremiosSocialesFM>



Olga

Que Olga llegue a ser independiente
y pueda mantener a su hija, es probable.
Que hoy ha dado su primera clase
de informática es seguro.

No podemos predecir el futuro, pero podemos asegurar el presente. En Fundación MAPFRE desarrollamos Proyectos Sociales Internacionales que benefician HOY, a miles de niños y jóvenes en riesgo de pobreza y exclusión social. Jóvenes como Olga, con todo el presente por delante.

Asegurando oportunidades

Fundación **MAPFRE**

*Olga Lucía Hernández Fera es beneficiaria de la Fundación JUANFE de Colombia, que, con la colaboración de Fundación MAPFRE, ayuda a madres solteras de ese país a encontrar un medio de vida para sacar adelante a su familia.

Fundación
MAPFRE

www.fundacionmapfre.org

ESP/CONSULTA NUESTRA REVISTA ONLINE

ENU/CHECK OUR ONLINE MAGAZINE

PTB/CONFIRA NOSSA REVISTA ON-LINE

[https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/
publicaciones/revista-fundacion/](https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/publicaciones/revista-fundacion/)

